Skrzydlata POLSKA

NR 12 (402) • 18. III. 1959 • CENA 2 zł

W numerze: SZD – 19X „ZEFIR"



Modelarze nasi już przygotowują swoje modele do tegorocznych imprez małego lotnictwa. W przygotowaniach tych pomoże zawsze „Modelarz Lotniczy", którego 2 numer znajdziecie wewnątrz „Skrzydlatej".

Zdjęcie: B. Koszewski

III ZJAZD PZPR

Podstawą postępu w technice jest zaplecze naukowo-badawcze i konstrukcyjne oraz inicjatywa wynalazcza. Chcemy i powinniśmy jak najszerzej korzystać ze światowych osiągnięć nauki i techniki. Mamy wielkie i dotąd nie w pełni wykorzystane możliwości przejmowania osiągnięć i doświadczeń krajów obozu socjalizmu w dziedzinie nauki i techniki. Jesteśmy za szerokimi kontaktami z nauką i techniką w krajach kapitalistycznych. W uzasadnionych przypadkach kupujemy i będziemy kupowali licencje w tych krajach.

Musimy jednak rozwijać własne zaplecze naukowo-badawcze i konstrukcyjne, jak najbardziej popierać rodzimą myśl techniczną, rozwijać własne, oryginalne badania naukowe, prace doświadczalne i konstrukcyjne i szybko przenosić osiągnięcia badawcze do praktyki.

Na stan techniki, jej rozwój i stopień wykorzystania poważny wpływ wywiera ogólny stan kultury technicznej społeczeństwa.

Pozostajemy pod tym względem poważnie w tyle za otaczającymi nas narodami krajów socjalistycznych i wysoko rozwiniętymi krajami kapitalistycznymi. Należy ten stan rzeczy systematycznie zmieniać, stosując w tym celu obok środków ekonomicznych, szeroko rozwiniętą działalność wychowawczą, szkoleniową i propagandową.

(Z referatu sprawozdawczego Komitetu Centralnego PZPR wygłoszonego na III Zjeździe przez I sekretarza KC Władysława Gomułkę)



Na zdjęciu: Widok sali i Prezydium Zjazdu. Foto CAF — Wdowiński

DELEGACI LOTNICTWA WOJSKOWEGO

W chwili, gdy oddajemy ten numer do druku, III Zjazd obraduje nad wytycznymi przyszłej działalności Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej. Wśród 1 431 delegatów są także ci, którzy wybrani zostali głosami uczestników konferencji partyjnej Wojsk Lotniczych i Obrony Przeciwlotniczej Obszaru Kraju.

Oto ich nazwiska: zastępca Dowódcy Wojsk Lotniczych i OPL OK do spraw politycznych płk Adam AUMER, mjr Zbigniew BADOCHA, ppłk-pil. Adam BIDZIŃSKI, mjr Józef DURKALEC, gen. dyw.-pil. Jan FREY-BIELECKI, mjr Kazimierz KOSMOWSKI, ppłk Józef LESZCZYŃSKI, płk Fryderyk MALCZEWSKI, gen. bryg.-pil. Jan RACZKOWSKI, kpt. Stanisław SADOWSKI, wiceminister Obrony Narodowej, Szef Głównego Zarządu Politycznego WP gen. dyw. Janusz ZARZYCKI i Główny Kwatermistrz WP gen. bryg. Wiktor ZIEMIŃSKI.

Chcielibyśmy poświęcić tu kilka słów delegatom najbliższym czytelnikom „Skrzydlatej Polski" — tym po których stopniu wojskowym widnieje słowo „pilot".

Gen. Frey-Bieleckiego przedstawiać oczywiście nie potrzeba. Jego popularność, nie tylko wśród lotników, jest tak wielka, że życiorys i zasługi Dowódcy Wojsk Lotniczych znane są każdemu, kto choć trochę interesuje się życiem politycznym i społecznym.

Rzadko natomiast (tak się jakoś dotychczas składało) mieliśmy okazję pisać o generale Raczkowskim. Do wojska wstąpił on w 1942 roku. „Wojsko" — to był oddział im. Szczorsa w partyzanckiej brygadzie Czapajewa, działającej na terenie ziemi nowogródzkiej. Służyli w nim Rosjanie, Białorusini i Polacy. Do armii regularnej — a zarazem i do lotnictwa — przeszedł Jan Raczkowski w 1944 r., a więc w roku bieżącym obchodzić będzie 15-lecie służby w stalowym mundurze.

W późniejszym okresie, po ukończeniu szkoły lotniczej J. Raczkowski kończy w 1947 r. kurs dowódców. Zajmuje następnie szereg coraz odpowiedzialniejszych stanowisk w Wojskach Lotniczych.

Gen. Raczkowski jest aktywnym członkiem partii, do której należy od roku 1943. Wyrazem tej aktywności jest m. in. skrzętnie przechowywana w jego domu kolekcja... mandatów na wszystkie konferencje PZPR, dywizyjne i Wojsk Lotniczych, aż do tej ostatniej, na której został wybrany delegatem na III Zjazd.

Do młodszej generacji dowódców należy ppłk Bidziński; ma w tej chwili niewiele ponad 30 lat. Pochodzi on z dawnego woj. stanisławowskiego, jest synem robotnika naftowego. Po uzyskaniu świadectwa maturalnego Adam Bidziński obrał sobie jako dalszy cel życia wojsko, a ściślej mówiąc — lotnictwo. Następuje nauka w Oficerskiej Szkole Lotniczej im. J. Krasickiego, a następnie służba w linii — od zwykłego pilota do odpowiedzialnego stanowiska.

Dzisiaj ppłk Bidziński ma na swym koncie 1 200 godzin wylatanych na maszynach odrzutowych, a na jego „gapie" pilota widnieje emaliowana jedynka: jest on pilotem I klasy — człowiekiem o wszechstronnych umiejętnościach lotniczych.

Teraz jeszcze kilka słów o delegacie „przeciwlotników", którym jest mjr Badocha — urodzony żołnierz. Rzeczywiście — jest synem zawodowego podoficera przedwojennego, mającego dziś stopień oficerski, a zarówno wśród przełożonych jak i podwładnych cieszy się opinią sprawiedliwego, ale wymagającego dowódcy. Zajmuje obecnie odpowiedzialne stanowisko w artylerii przeciwlotniczej, wchodzącej w skład systemu obronnego naszego państwa. **R. S.**

TYSIĄC SKOKÓW ZDZISŁAWA SZWEDZIUKA

DNIA 10 marca 1959 roku w godzinach rannych spadochronowy mistrz Polski kpt. Zdzisław Szwedziuk wykonał nad lotniskiem Oficerskiej Szkoły Lotniczej w Dęblinie swój 1 000 i 1 001 skok ze spadochronem.

W październiku 1944 r. Zdzisław Szwedziuk wstąpił do wojska i jako żołnierz I Dywizji Kościuszkowskiej brał udział w walkach od Warszawy do Märkisch-Friedland. Pierwsze skoki odbył z samolotu Szcza-2, a pracę instruktora spadochronowego w wojsku rozpoczął w 1948 roku. Pod koniec 1954 r. zaliczył sobie jako pierwszy w Polsce pięćsetny skok ze spadochronem. W latach 1955 i 1957 zdobył tytuł Spadochronowego Mistrza Polski. W 1956 r. brał udział w mistrzostwach świata w Moskwie. W roku 1956 otrzymał tytuł Mistrza Sportu. Zdzisław Szwedziuk jest pierwszym skoczkiem w historii polskiego spadochroniarstwa, który wykonał 1 000 skoków z samolotu. Tysięcznego skoku dokonał ze śmigłowca z wysokości 1 500 m z 20-sekundowym opóźnionym otwarciem spadochronu.

Z okazji jubileuszowego skoku składamy Mistrzowi Sportu Zdzisławowi Szwedziukowi serdeczne gratulacje tak w imieniu naszych Czytelników jak i własnym, życząc mu jednocześnie tradycyjnie — czekamy na drugi tysiąc! (m)



Zdzisław Szwedziuk

34 na 107

MIĘDZYNARODOWA Federacja Lotnicza (w skrócie FAI) opublikowała ostatnio pełną listę pilotów szybowcowych, którzy posiadają **złote odznaki z trzema diamentami. Jest ich obecnie na świecie 107.** Pierwsze miejsce pod względem ilości zajmują na niej **piloci francuscy — 40 odznak, na drugim miejscu znajdują się Polacy — 34,** a na trzecim piloci Stanów Zjednoczonych AP — 12. Dalsze miejsca w kolejności zajmują: NRF — 7, Czechosłowacja (Haza, Kumpost, Honzik) i Jugosławia (Mordej, Rain, Komać) po 3, Argentyna i Szwajcaria po 2 oraz Anglia, Holandia, Nowa Zelandia i Węgry (Opitz) po 1. Piloci polscy zajmują na liście FAI następujące pozycje: 2, 13—22, 31—37, 45—48, 52—54, 60—62, 64—68 i 95.

Tak więc ostatecznie piloci francuscy zepchnęli Polaków w ubiegłym roku na drugie miejsce. Jak będzie w tym roku?! Zobaczymy. (k)

PIERWSZE ZŁOTE W TYM ROKU

Po miesięcznym oczekiwaniu piloci przebywający w Wyczynowej Szkole Szybowcowej w Jeżowie mieli możność nareszcie w dniu 2 marca br. polatać na fali. W czasie tych lotów 3 pilotów uzyskało przewyższenia do złotej odznaki szybowcowej. Pilot Waldemar Gross osiągnął wysokość 5 020 m (przewyższenie 3 970 m); pilot Edward Łysakowski — 4 070 m (3 040 m); pilot Jan Jasiński — 4 350 m (3 450 m).

Wynikami tymi piloci Gross i Łysakowski uzupełnili brakujące im warunki do złotej odznaki szybowcowej, zdobywając tym samym pierwsze dwie złote odznaki w tym roku.

Na zdjęciu: Tak wyglądało zachmurzenie falowe w dniu zdobycia w Jeżowie pierwszych w tym roku złotych odznak szybowcowych.

Tekst i zdjęcia: TADEUSZ KACZMAREK



Z PRZYGOTOWAŃ DO VII MIĘDZYNARODOWYCH ZAWODÓW MODELI LATAJĄCYCH

Jak wiadomo, w roku bieżącym w Polsce zostaną zorganizowane VII zawody międzynarodowe modeli latających. Przygotowania organizacyjne są już w pełnym toku. Na razie zgłosili się zawodnicy z Korei i Węgier. Dalsze zgłoszenia niewątpliwie wpłyną w najbliższym czasie. Prawdopodobnie nie wezmą udziału zespoły z ZSRR i Chińskiej Republiki Ludowej, gdyż zajęte będą wewnętrznymi mistrzostwami. Być może jednak informacja ta ulegnie zmianie przed upływem terminu zgłoszeń. (l)

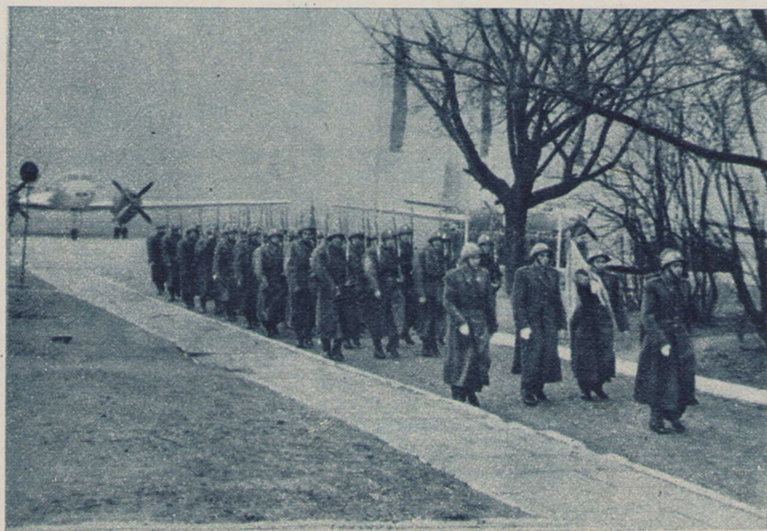
Powołanie Komisji Napędów Odrzutowych PAN

Przy Wydziale IV Nauk Technicznych Polskiej Akademii Nauk powołana została Komisja Napędów Odrzutowych, której zadaniem jest opracowanie 5-letniego i perspektywicznego planów badań naukowych z zakresu techniki rakietowej w naszym kraju. Przewodniczącym komisji został członek-korespondent PAN — prof. dr Michał Łunc.

12-lecie jednostki lotniczej

Dnia 7 marca br. w jednym z pułków lotniczych odbyły się uroczystości z okazji 12 rocznicy powstania tej jednostki. W czasie uroczystości wielu oficerów otrzymało cenne upominki, zaś 14 najlepszym żołnierzom wręczono odznaki „Wzorowego Żołnierza". Na zdjęciu: Fragment defilady.

Foto: WAF — Z. Chmurzyński



Dyplomy Aeroklubu PRL dla dziennikarzy

UCHWAŁĄ z dnia 2 marca br. Zarząd Główny Aeroklubu PRL przyznał grupie dziennikarzy dyplomy uznania za popularyzację polskiego lotnictwa sportowego w prasie, radio, filmie, telewizji i wydawnictwach książkowych. Wręczenia dyplomów oraz znaczków pamiątkowych APRL wyróżnionym dziennikarzom dokonał prezes Aeroklubu PRL wiceminister Stefan Antosiewicz na konferencji prasowej, która odbyła się w dyrekcji APRL, w dniu 5 marca br. Na konferencji tej omówione zostały również aktualne problemy lotnictwa sportowego oraz zamierzenia Aeroklubu PRL na rok bieżący.

Dyplomy uznania otrzymali: E. Banaszczyk (Wyd. MON), B. Czajkowski (Polskie Radio), A. Dąbkowski (Red. „Kraj"), J. Dąbrowski (AR), P. Elsztein („Skrzydlata Polska"), H. Jankowski („Gazeta Pomorska"), J. Kaden (Wytw. Film. Dokum.), W. Kisielewski (KSL), J.R. Konieczny („Skrzydlata Polska"), B. Koszewski (APRL), E. Kraśniewski (APRL), A. Lewandowski („Trybuna Ludu"), Z. Lipiński (Polskie Radio), M. Liszewska („Przegląd Sportowy"), T. Malinowski („Skrzydlata Polska"), Z. Neugebauer (Red. „Kraj"), J. Sarnocińska („Skrzydlata Polska"), K. Szczeciński (Kronika Filmowa), R. Szubański (PAP), J. Wojciechowski („Skrzydlata Polska"), K. Wolf („Kurier Polski"), J. Zarębski („Skrzydlata Polska"), A. Zglinicka („Express Wieczorny"), A. Ziemiński („Sztandar Młodych").

Nie 22-go lecz 12-go kwietnia Walne Zgromadzenie Aeroklubu PRL

W notatce informującej (w nr 10(400) naszego pisma) o przesunięciu terminu Walnego Zgromadzenia Sprawozdawczego Aeroklubu PRL zakradł się błąd. Walne Zgromadzenie **odbędzie się dnia 12 kwietnia br.**, a nie 22, jak mylnie podano.

W tym samym numerze notatka informująca o terminie zakończenia Całorocznych Zawodów „Skrzydlatej Polski" podaje, że V Szybowcowe Mistrzostwa Polski odbędą się od 7 do 8 czerwca br. Jest to oczywiście też chochlik korektorski, bo już wcześniej podawaliśmy, że mistrzostwa te będą trwały trzy tygodnie — a nie jeden dzień i zostaną przeprowadzone w dniach od 7 do 28 czerwca br.

Prostując te dwie nieścisłości, przepraszamy za nie naszych Czytelników.

DOŚWIADCZALNY SZYBOWIEC WYCZYNOWY

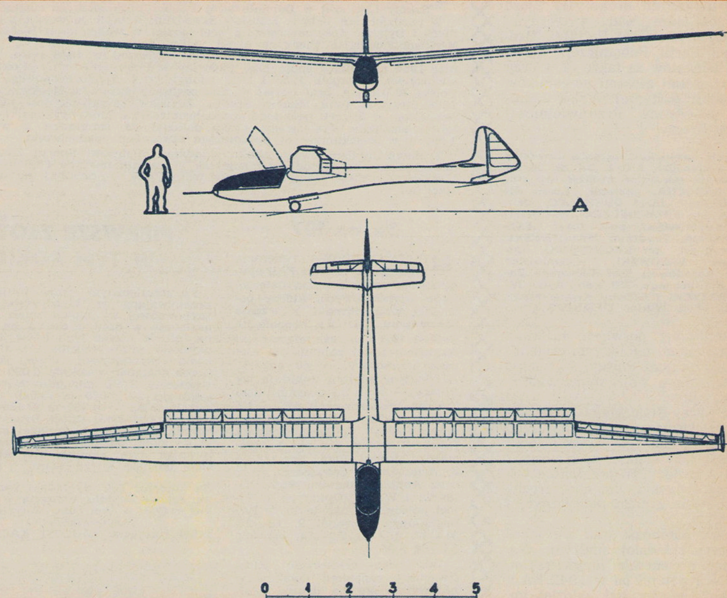
KONSTRUKCJE LOTNICZE POLSKI LUDOWEJ

SZD-19x „ZEFIR"

SZYBOWCOWY ZAKŁAD DOŚWIADCZALNY

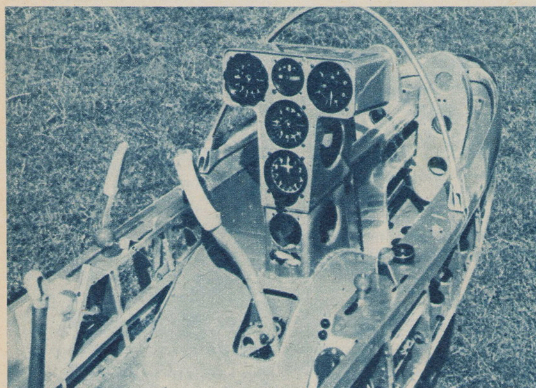
Mgr inż. BOGUMIŁ SZUBA

Opracowany w Szybowcowym Zakładzie Doświadczalnym szybowiec SZD-19x „Zefir" jest jednomiejscowym, wyczynowym szybowcem doświadczalnym. Zebrane doświadczenia i obserwacje z budowy prototypu oraz z oblotów, mają być pomocą przy budowie szybowca zawodniczego o wysokich osiągach. Charakter doświadczalny „Zefira" stworzył możliwości opracowania nowych rozwiązań konstrukcyjnych, których celowość i przydatność ma być sprawdzona na tym szybowcu.



Zdjęcia: J. Śmielkiewicz (3) i S. Makaruk (1)

Rys. A. Błasik



Głównym tworzywem przedniej części kadłuba są blachy z lekkiego stopu. W trakcie prac wykończeniowych szybowca, pokazana na zdjęciu tablica przyrządów została zmieniona w celu poprawienia widoczności do przodu.

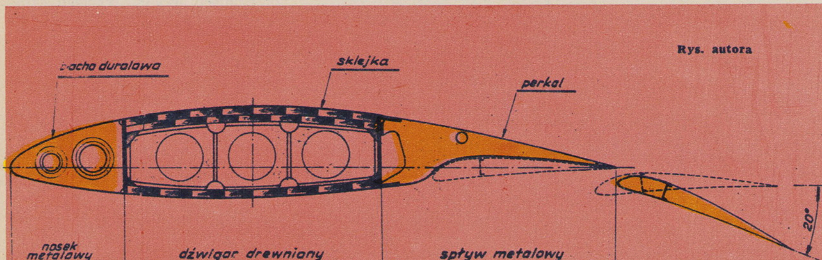
Zespół konstrukcyjny opracowujący „Zefira" dysponował stosunkowo krótkim czasem, niemniej jednak nie szedł głównie w kierunku podniesienia „komfortu i wygody pilota", jak mylnie podaje autor wypowiedzi publikowanej przez „Skrzydlatą Polskę" Nr 35 1958 r. Konstruktorzy tego szybowca starali się przede wszystkim o uzyskanie jak najlepszych osiągów i to dwoma drogami. Pierwsza z nich to zastosowanie laminarnego płata o dużej rozpiętości i wydłużeniu oraz nowej koncepcji dźwigara, co miało zapewnić lepsze wykonanie powierzchni skrzydła. Druga, to zaatakowanie oporów szkodliwych poprzez znaczne zmniejszenie maksymalnego przekroju kadłuba **kosztem wygody pilota** oraz zachowanie czystego opływu kadłuba przez poprawienie jego kształtu. Dalszym krokiem było skonstruowanie całkowicie wciąganego w locie podwozia wraz z zaczepem.

Przeliczone teoretycznie z dość dużą rezerwą osiągi „Zefira" nie są bynajmniej szczytowe i w stosunku do niektórych szybowców zagranicznych wysokiej klasy będą niższe, przypomnieć jednak należy, że przeskok z doskonałości rzędu 27 — 29 (jaką reprezentują poprzednie szybowce SZD) do około 40, nie osiąga się za „jednym pociągnięciem pędzla". Na drodze stoją przeszkody takie, jak: wytrzymałość, technologia itp. Przyjęty w „Zefirze" bardzo mały przekrój czołowy kadłuba zmuszający do umieszczenia pilota w pozycji półleżącej oraz klapy Fowlera o dużej procentowości i rozpiętości, stworzyły zasadniczą komplikację w projektowaniu napędów, co było podstawową przyczyną przejścia na układ napędów hydraulicznych.

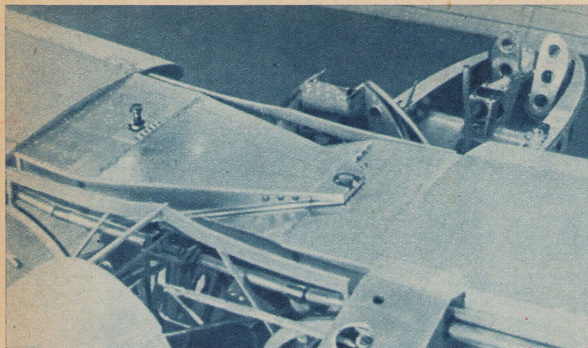
Spośród nowych specyficznych dla „Zefira" opracowań konstrukcyjnych należałoby wymienić:

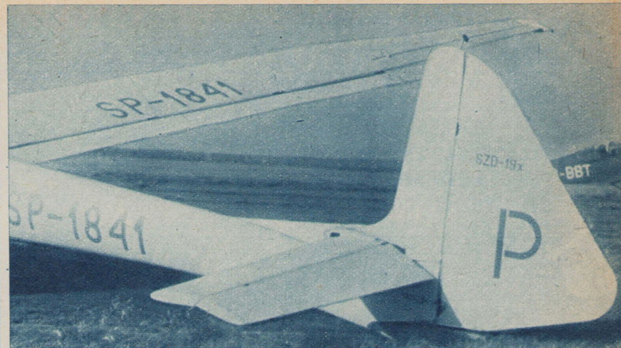
w płacie — napędy 30-procentowych klap Fowlera, dźwigar i główne okucie ze stopu lekkiego, nowa koncepcja montażu,

w kadłubie — instalacja hydrauliczna, amortyzowane podwozie całkowicie wciągane w locie wraz z zaczepem startowym, centralna partia w postaci kratownicy z rur stalowych, metalowa konstrukcja przedniej części kadłuba, sterownica boczna,



Przekrój skrzydła. Widoczna konstrukcja mieszana: drewniany dźwigar o sklepionych pasach, blaszany nosek, spływ i klapa w położeniu całkowicie wysuniętym.





Z LEWEJ: Widok okuć głównych w próbnym zestawie. Dwie śruby specjalne mocują skrzydła do kadłuba. **Z PRAWEJ:** Statecznik poziomy przestawia się samoczynnie przy wysuwaniu klap. Na zdjęciu klapy wysunięte, statecznik opuszczony w dół.

w usterzeniu — samonastawny statecznik wysokości (sprzężony z napędem klap Fowlera).

OPIS TECHNICZNY

Płat — konstrukcja skrzydeł mieszana, składająca się z trzech zasadniczych podzespołów: drewnianego dźwigara o poszerzonych pasach, metalowych nosków ze stopu lekkiego oraz spływów metalowych. Całość kryta cienkim perkalem z zachowaniem możliwie wysokiej gładkości powierzchni. Skrzydła wyposażone w 30-procentowe klapy wyporowe typu Fowler (trójdzielne) oraz dwuczęściowe lotki szczelinowe.

Klapy i lotki wykonane są ze stopu lekkiego, kryte perkalem. Zakończenie skrzydeł — spłaszczone wrzeciona spełniające rolę podpórek. Główne okucie nośne o przekroju skrzynkowym ze stopów lekkich, wklejone w pasy dźwigara i mocowane w kodłubie (na kratownicy stalowej) na zespole czterech pionowych czopów stożkowych przy użyciu dwóch śrub specjalnych. Napęd klap poprzez rurę skrętną. Napęd lotek linkowy łączony spinanym popychaczem z napędem w kadłubie. Charakterystyczną cechą skrzydeł jest brak hamulców aerodynamicznych.

Kadłub — konstrukcja mieszana. Przód kadłuba z wręgami metalowymi i obrzeżami drewnianymi. Wewnętrzne pokrycie blaszane (dural). Partie centralne — kratownica z rur stalowych, do której mocowane są okucia skrzydłowe, podwozie oraz wszystkie napędy wyprowadzone z kabiny pilota. Tył kadłuba drewniany 6-cio podłużnicowy z pracującym pokryciem sklejkowym. Cały kadłub kryty zewnętrznie sklejką. Przejście skrzydło — kadłub pokryte skorupą z laminatów szklanych. Pedały ze stopów lekkich — przestawialne w locie. Sterownica stalowa z wyprowadzeniem napędu lotek i steru wysokości po bokach kabiny. Brak konwencjonalnej rury skrętnej pod siodełkiem pozwoliło na wydatne obniżenie kadłuba.

Osłona kabiny dwuczęściowa. Część przednia stała z urządzeniem przewietrzającym, w razie potrzeby zdejmowana na ziemi. Część tylna ruchoma, może być odrzucana w locie.

Podwozie jednogoleniowe amortyzowane zespołem krążków gumowych; napęd wciągania hydrauliczny. W zespół podwozia wmontowany jest zaczep startowy, wciągany wraz z nim do wnętrza kadłuba. Wnęka podwozia kryta samoczynnie zatrzaskującymi się klapami. Blokowanie podwozia w położeniu otwartym — we wciągniku hydraulicznym, w położeniu zamkniętym — mechanicznie. Blokowanie podwozia jest połączone z sygnalizacją świetlna. Przewidziane awaryjne otwieranie mechaniczne. Koło o wymiarze 300 × 125 mm z hamulcem bębnowym, uruchamianym oddzielną dźwignią w kabinie.

Płoza tylna amortyzowana sznurem gumowym.

Usterzenia — konstrukcji całkowicie drewnianej. Stateczniki kryte sklejką — stery płótnem. Statecznik poziomy przestawiany w locie, związany z napędem klap Fowlera w kadłubie. Ster wysokości posiada klapkę wyważającą.

Instalacja hydrauliczna — służy do uruchamiania klap Fowlera i podwozia. Do wytwarzania odpowiedniego ciśnienia służy pompka ręczna napędzana przez pilota przy pomocy dźwigni umnieszczonej z lewej strony kabiny. Zawory rozdzielcze przekazują ciśnienie do wciągnika klap lub podwozia. Instalacja hydrauliczna pracuje z mieszaniną AMG-10.

WYPOSAŻENIE SZYBOWCA

Komplet przyrządów pokładowych:

1) wariometr plus-minus 5 m/sek z oddzielnym naczyniem wyrównawczym.

2) wariometr plus-minus 30 m/sek z oddzielnym naczyniem wyrównawczym.

3) zakrętomierz elektryczny o średnicy 60 mm.

4) prędkościomierz PRS-250.

5) wysokościomierz WD-120.

6) busola o średnicy 60 mm.

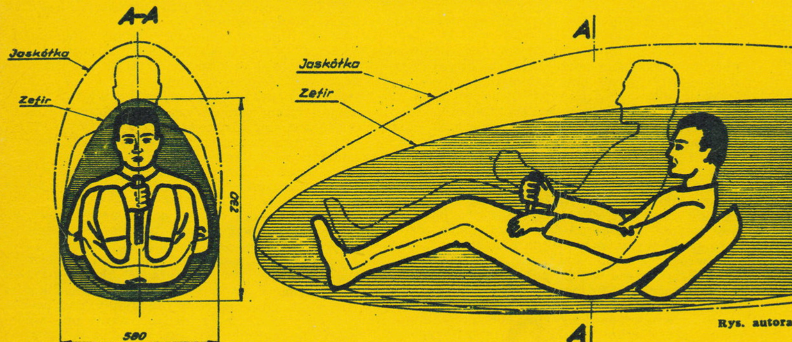
Aparatura tlenowa typu KP-18 z jedną butlą 2-litrową. Przewidziano miejsce do zabudowy aparatury radiowej nadawczo-odbiorczej typu „Teleport-IV".

DANE TECHNICZNE

Rozpiętość — 17,0 m
Długość — 7,3 m.
Wysokość — 1,27 m.
Powierzchnia nośna — 14,0 m² (16,43).
Ciężar w locie (przewidywany) — 375,0 kG.
Obciążenie jednostkowe — 26,8 kG/m² (22,9).
Ciężar własny pototypu — 337,3 kG.

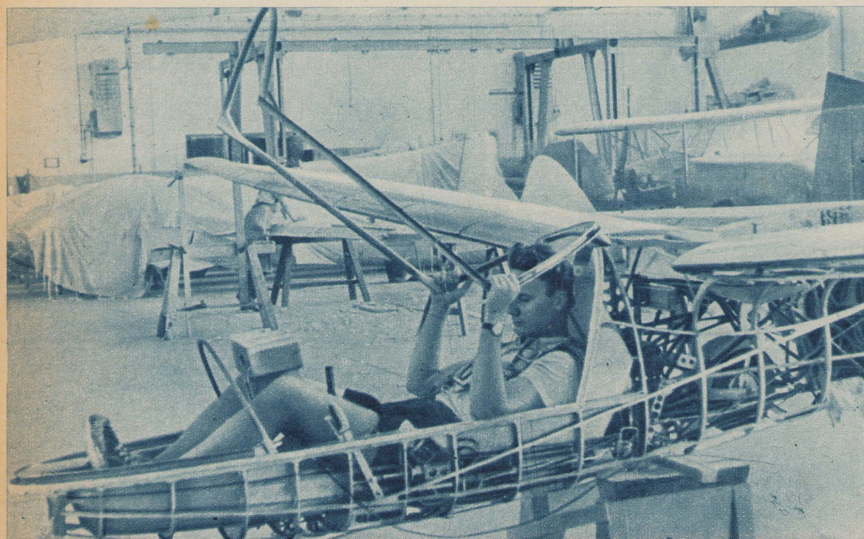
OSIĄGI (TEORETYCZNE)

Maksymalna doskonałość — 34,1 (19,1), przy prędkości 89,2 km/h (66,5).
Minimalna prędkość opadania — 0,69 m/sek (0,9),
przy prędkości 84,0 km/h (59).
Prędkość minimalna — 65,0 km/h (49,7).
Max. prędkość dopuszczalna — 220,0 km/h.
Współczynniki przeciążenia — (+ 5,5) i (— 3,5).
(W nawiasach podano wartości przy klapach całkowicie otworzonych)



Porównanie gabarytów kabin i położenie pilotów w szybowcach „Jaskółka" i „Zefir".

Rys. autora



Kabina leży jak ulał — ani centymetra zbędnego! Powierzchnia przekroju kadłuba jest jeszcze mniejsza niż w słynnym „Meteorze". Mimo to kabina mieści nawet pilota o wzroście 188 cm, oczywiście w pozycji prawie leżącej. Widać to na zdjęciu z czasów pierwszej przymiarki.

W TYM TYGODNIU

rozmawiamy

Z REDAKTOREM WŁADYSŁAWEM KISIELEWSKIM PREZESEM KLUBU SPRAWOZDAWCÓW LOTNICZYCH

ZAWSZE, gdy spotykam się z Władysławem Kisielewskim odkrywam w jego wypowiedziach zdolność przewidywania, jak i wnikliwość zabarwioną ciętym dowcipem. Dowcip ten urzeka człowieka jędrnością i prostotą sformułowania. Cóż, taki jest już red. Kisielewski — lotnik i dziennikarz, a w latach 1941—1945 korespondent wojenny.

Przed rozmową na ten temat kilka zdań o nim samym. Już jako uczeń gimnazjalny dzięki protekcji ojca (reżysera teatralnego) u pilotów, odbył jesienią 1926 r. trzy loty pasażerskie na Potezie XIV. W 1929 r. ukończył Centralną Szkołę Lotniczą w Grudziądzu. Następnie odbywał służbę w 4 pułku lotniczym w Toruniu, latając w 43 eskadrze, co dało mu temat do pierwszych prac literackich. Pracując jako dziennikarz w „Gońcu Nadwiślańskim" oraz PAT w Grudziądzu brał czynny udział w życiu sportowym. Latał w aeroklubie oraz prowadził szkolenie spadochronowe. Zmobilizowany w sierpniu 1939 r. został przydzielony do 41 eskadry i brał udział w kampanii wrześniowej walcząc na froncie północnym. Po przekroczeniu granicy rumuńskiej został internowany, lecz uciekł z obozu i poprzez Turcję i Bliski Wschód przedostał się do Francji, gdzie w 1940 r. walczył w osłonie odwrotu i był ranny w obronie Lyonu. Po przedostaniu się do Wielkiej Brytanii zgłosił się do 309 dywizjonu, lecz został odkomenderowany... na naczelnego redaktora „Wiadomości ze świata" — codziennego pisma lotników polskich w Anglii. W międzyczasie ukończył brytyjski kurs strzelców powietrznych i został przydzielony do Dywizji Prasowej jako jedyny, latający bojowo, polski korespondent wojenny Sił Powietrznych, w czasie drugiej wojny światowej.

— Panie Władysławie, na czym polegała praca korespondenta wojennego?

— Po prostu na dostarczaniu aktualnych wiadomości z frontu. W tym miejscu trzeba wyjaśnić, że alianckie oddziały wojskowe nie miały piszących w swym stanie osobowym, lecz były obsługiwane przez korespondentów wojennych z Dywizji Prasowej, w której między innymi znajdowały się jednostki lotnicze. Dywizja Prasowa składała się z dziennikarzy, literatów, filmowców, fotoreporterów, grafików i rysowników. Będąc korespondentem wojennym Polskich Sił Powietrznych w Wielkiej Brytanii latałem na wyprawy bombowe, na minowanie portów wroga, patrole przeciw „U-botom", a potem, po inwazji na loty wywiadowcze.

— W jakich wyprawach brał Pan udział i na jakich samolotach?

Reprodukcja z książki lotniczego korespondenta wojennego red. Władysława Kisielewskiego, wydanej w Wielkiej Brytanii.

War Correspondent's
Licence No.

The bearer W. Kisielewski has been licensed to act as a War Correspondent on behalf of the * .... newspaper, etc. .... of .... with the British field forces in .... subject to the provisions contained in the "Regulations for Press Representatives accompanying a force in the field overseas." This licence does not permit him to proceed beyond the base until it has been countersigned. It is valid only for the period authorized on page 2, 3, 4 or 5.

Signed F. .... Captain
War Office P.R. Staff

Signed ....
Air Ministry Air Staff

Date ....

DIRECTORATE OF PUBLIC RELATIONS AIR MINISTRY

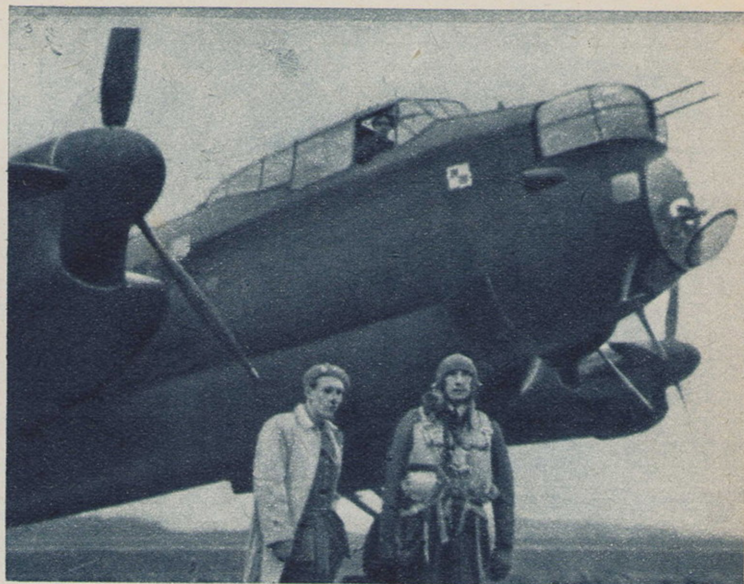
Countersigned ....
Dep. Dir. Public Relations, H.Q., Army

Countersigned ....
Service Press Officer, H.Q., Royal Air Force

Place ....

Date ....





Po lewej: red. Władysław Kisielewski na lotnisku Aeroklubu Poznańskiego. Po prawej: korespondent wojenny Władysław Kisielewski w towarzystwie dowódcy polskiego Skrzydła ppłk. pil. Teofila Pożyczki przy samolocie „Lancaster" na lotnisku w Faldingsworth w środkowej Anglii. Fotografia pochodzi z kwietnia 1944 roku.

— Latałem na tak zwaną „wysoką" i „niską" wojnę, czyli na bombardowanie z wysokiego pułapu oraz na minowanie. Z cięższych lotów to chyba były: Ruhra, Szczecin, Kassel, Brest, St. Nazaire. Latałem na Wellingtonach, Mosquitach, Boeingach, Liberatorach i Lancasterach. Ogółem dziewiętnaście lotów bojowych jako korespondent wojenny.

— Który z lotów był dla Pana największym przeżyciem?

— Myślę, że najwięcej strachu najadłem się podczas minowania portu Brest, w lutym czterdziestego trzeciego roku. Leciałem wtedy w załodze kapitana Kazimierza Brochockiego, na Wellingtonie dywizjonu trzysta. Celem operacji było zablokowanie w porcie niemieckich okrętów podwodnych. Atak przeprowadzono z wysokości trzydziestu do pięćdziesięciu metrów w czasie zaciekłego ognia artylerii niemieckiej. Zresztą lecieliśmy tak nisko, że strzelali do nas z karabinów. W kabinie było jasno, jak w słoneczny dzień. Dziwiłem się, że wśród pocisków jest jeszcze miejsce na samolot. Zadanie zostało wspaniale wykonane, ale parę naszych maszyn nie wróciło z lotu.

— Swego czasu wspominał mi Pan o wypadzie komandosów do Bruneville. Czy można dzisiaj prosić o więcej informacji na ten temat?

— Byłem wtedy jedynym reporterem alianckim, który wziął udział w słynnym wypadzie komandosów do Bruneville we Francji w czterdziestym drugim roku. Celem tej wyprawy było zniszczenie niemieckiej radiostacji namierzającej atakujące samoloty alianckie oraz zdobycie najnowszych urządzeń radiolokacyjnych wynalezionych przez wroga. Nieprzyjaciel został zupełnie zaskoczony. Komandosi, wśród których byli też Polacy, wycofali się do Anglii na barkach desantowych, które zgodnie z planem podpłynęły do wybrzeża. Mój reportaż z tej akcji był drukowany w całej prasie na Zachodzie — polskiej, angielskiej, amerykańskiej, a nawet po portugalsku.

Na marginesie chciałbym dodać od siebie, że Władysław Kisielewski brał udział w inwazji w 1944 r. i wraz ze 131 Skrzydłem Myśliwskim, walczącym pod dowództwem płk. Aleksandra Gabszewicza, przemaszerował przez Francję, Belgię, Holandię wkraczając do Rzeszy. Zakończenie wojny zastało go na lotnisku w Clopenburg. W marcu 1946 r. wrócił do Polski i rozpoczął pracę w Spółdzielni Wydawniczej „Wiedza". W grudniu 1946 r. założył dziennik „Express Poznański" i był jego naczelnym redaktorem do 1949 r. W międzyczasie latał w Aeroklubie Poznańskim i piastował funkcję wiceprezesa ZOLL-Poznań. W 1948 r. został tak jak i wielu innych usunięty z lotnictwa. Powrócił do niego dopiero w 1956 r. W 1957 r. wraz z płk. Hynkiem dokonał lotu balonem „Syrena". Rok później był szefem biura Prasowego VII Szybowcowych Mistrzostw Świata w Lesznie. Obecnie pracuje w redakcji wydawnictw Centrali Wynajmu Filmów.

Nim zapytam o najbliższe zamierzenia pisarskie podam jeszcze kilka informacji, które na pewno zainteresują naszych czytelników. Otóż Władysław Kisielewski zadebiutował w 1931 r. tomikiem opowiadań pt. „Pocałunek śmierci". Następnego roku wydaje drugi tomik (nowele) pt. „Eskadra śmierci". Po wojnie w 1946 r. pisze opowieść pt. „Start w wieczność" i „Dywizjon Lancasterów" (pierwsze wydanie); w 1947 r. — „Ze skrzydłem polskich diabłów przez niemiecką ziemię", „Nieśmiertelna miłość" i „Życie nasze zaczyna się dopiero jutro", a w 1956 r. ukazuje się drukiem „Od Torunia do Londynu" (wkrótce trzecie wydanie).

— Interesuje nas co Pan nowego napisał i co ma w przygotowaniu?

— Ostatnio złożyłem w Wydawnictwie MON opowieść „Syn szeika Hedżasu", o polskim lotniku Witoldzie Szeliwskim, który został adoptowany przez szeika i walczył jako Arab w Libii. Ponadto poprawiam do drugiego wydania „Dywizjon Lancasterów" oraz przygotowuję opowieść lotniczą z okresu drugiej wojny światowej w trzech częściach pod tytułem „Podziękowanie za walkę".

— Ostatnio dowiedziałem się, że pisze Pan scenariusz filmowy. Czy można prosić o jakieś informacje w tej sprawie?

— Przed kilku dniami podpisałem umowę na scenariusz filmowy, który powstanie w oparciu o moją książkę „Od Torunia do Londynu". Reżyserem filmu będzie Tadeusz Chmielewski, twórca filmu „Ewa chce spać", który uzyskał wielki sukces na festiwalu w St. Sebastian w Hiszpanii. Obecnie obaj pracujemy nad scenariuszem filmu. Czy i kiedy zostanie on skierowany do realizacji, trudno jest dziś powiedzieć.

— W związku z tym, iż jest Pan prezesem Klubu Sprawozdawców Lotniczych przy Stowarzyszeniu Dziennikarzy Polskich, chciałbym przy okazji zapytać o najbliższe zamierzenia Klubu.

— W ubiegłym tygodniu zorganizowaliśmy dla członków Klubu pokaz lotniczego filmu dokumentalnego produkcji angielskiej pod tytułem „Nocny nalot". W najbliższym czasie przewidujemy wyświetlanie dalszych filmów oraz kilku krótkometrażowych o treści fantastyczno-naukowej. Poza oddziałami Klubu w Gdańsku, Poznaniu i Toruniu chcielibyśmy zorganizować podobne jednostki w innych miastach wojewódzkich. Ponadto będziemy się starać zacieśniać coraz bardziej współpracę z PLL „Lot" i silniej niż do tej pory powiązać swą działalność z Aeroklubem PRL.

— Nim padnie ostatnie pytanie w dzisiejszej rozmowie, proszę o krótką opinię dotyczącą naszego lotnictwa.

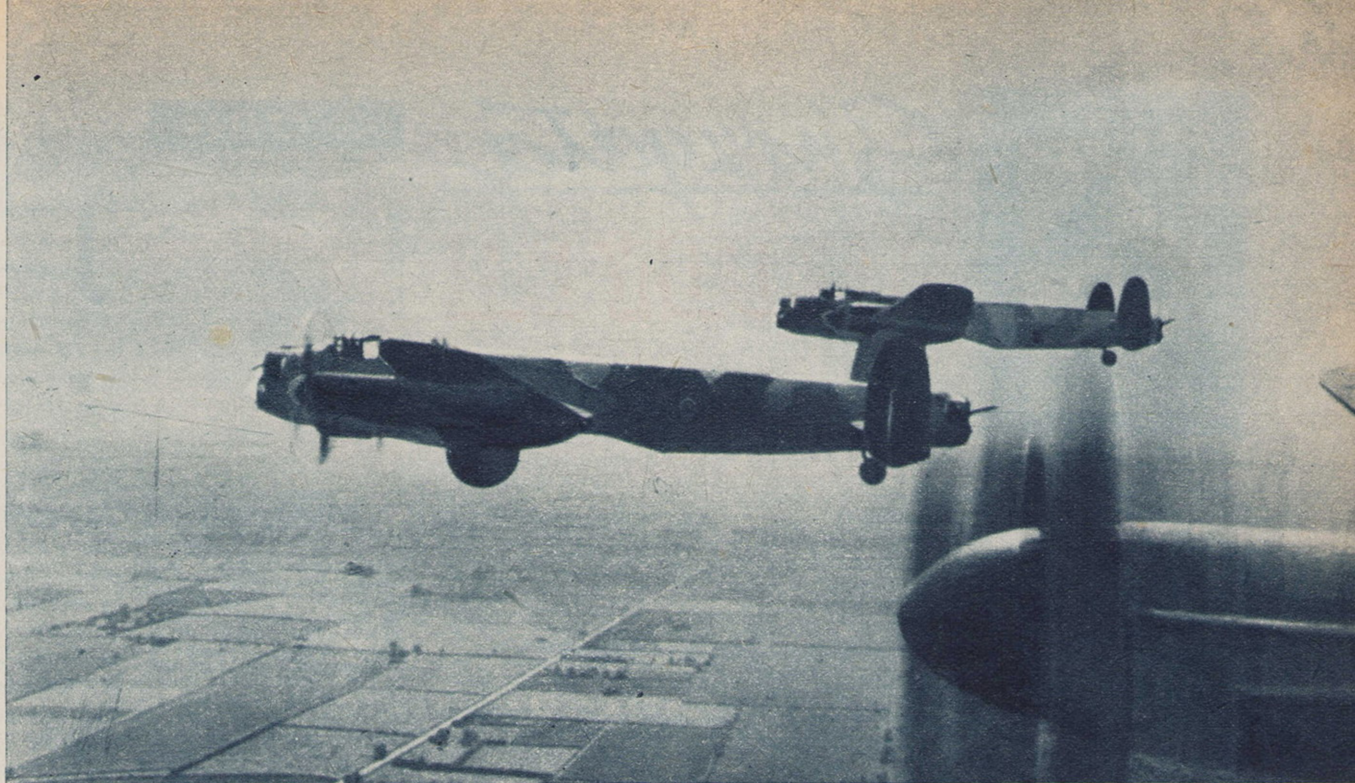
— Jestem entuzjastą rozwoju śmigłowców. Widzę szalone perspektywy naszego lotnictwa komunikacyjnego, ponieważ Polska to idealne lotnisko łączące cztery strony świata. Bardzo dumny jestem z osiągnięć naszych sportowców lotniczych, szczególnie szybowników i spadochroniarzy. Cóż, jesteśmy narodem, którego temperament predystynuje do latania.

— Czy ma Pan dalsze plany na przyszłość związane jednocześnie z pracą dziennikarską i lotnictwem?

— Chciałbym dożyć chwili startu pojazdu międzyplanetarnego i polecieć nim jako sprawozdawca prasowy, na przykład na Marsa lub Księżyc. Oczywiście po zorientowaniu się na miejscu w sytuacji zorganizowałbym następnie wycieczkę dla Klubu Sprawozdawców Lotniczych.

Rozmawiał TADEUSZ MALINOWSKI

W pierwszej połowie 1943 r. do bazy 617 dyonu bombowego stacjonującego w Scampton przybyła grupa cywili. Byli to inżynierowie i konstruktorzy, którzy szczegółowo zbadali sprzęt bojowy dyonu — „Lancastery". W wojskowych bazach lotniczych wizyty cywilów w czasie wojny zdarzały się bardzo rzadko. W dodatku piloci dostrzegli szczególną wagę, jaką do tej wizyty przywiązywał dowódca bazy ppłk J.D. Whiteworth. Ten chłodny i opanowany człowiek rzadko dawał po sobie poznać nurtujące go uczucia. Niestety oprócz domysłów personel 617 dywizjonu niczego się o przybyszach nie mógł dowiedzieć.



Specjalnie skonstruowane przez dr Wallisa bomby podwieszone zostały pod kadłubami „Lancasterów". Wyglądają jak monstrualnej wielkości beczki napełnione materiałem wybuchowym.

„LANCASTERY" WYKONAŁY ZADANIE

NIEBEZPIECZNE ZAPORY

Zdjęcia lotnicze i raporty alianckiego wywiadu wojskowego zwróciły już dawniej uwagę dowództwa Sprzymierzonych na wagę, jaką w systemie przemysłowym Zagłębia Ruhry stanowiło zaopatrzenie w wodę. Woda ta była absolutnie niezbędnym czynnikiem pracy wielkich stalowni Ruhry zaopatrujących ponad 40% wojennego przemysłu III Rzeszy. Zaatakowanie tego punktu mogłoby przynieść większe szkody sprzętowi niemieckiemu niż niejedna wielka operacja wojskowa.

Z pomocą w opracowaniu planu zniszczenia dopływów wody — przyszły zdjęcia lotnicze. Ukazywały one niezbicie, że system wodny tej części Rzeszy regulowany jest dwoma wielkimi tamami w Eder i Moehne. Była też trzecia, która spełniała nieco mniej ważne zadania. Dwie wielkie tamy, w Eder i Moehne, spiętrzały gigantyczne ilości wody. Wprawne oko sztabowców alianckich nieomylnie obliczyło, że zniszczenie tych tam unieruchomiłoby przemysł i zahamowałoby dopływ stali na wiele tygodni a może miesięcy, poważnie nadszarpując potencjał hitlerowski. Wniosek ten pociągnął za sobą dalsze skutki. Najważniejszym było przekazanie całej sprawy brytyjskiemu konstruktorowi wojskowemu, doktorowi inżynierowi Barnes Wallisowi i sztabowi jego współpracowników.

LABORATORIUM DR. WALLISA

Dr Wallis to starszy, spokojny pan, który niechętnie wspomina dziś swój udział w zniszczeniu zapór na obszarze Zagłębia Ruhry. Może działa tu zwykła skromność naukowca, a może inne przyczyny.

Publikacje jednak wydane w Anglii tuż po zakończeniu wojny rzucają wiele interesującego światła na wypadki, które pewnej majowej nocy rozegrały się nad tamami w Eder i Moehne. W akcji tej udział dra Wallisa był zasadniczy.

Po przekazaniu mu sprawy zapór niemieckich w połowie 1942 r. osobiście przez brytyjskiego marszałka lotnictwa Sir Arthura Harrisa, dr Wallis przystąpił do opracowywania konstrukcji miny, która zdolna byłaby wykonać zadanie. Było ono nie bylejakie, gdyż grubość żelbetowych ścian takiej tamy wynosiła kilkanaście metrów, a w dodatku ściana była chroniona przez specjalne sieci.

Rozpoczął się żmudny proces skomplikowanych obliczeń, które miały w efekcie dać siłę materiału wybuchowego zdolnego przebić ścianę tamy. Obliczenia te zakończyły się o tyle niepomyślnie, że uzyskana liczba kilkudziesięciu ton — była całkowicie nierealna. W roku 1942 nie znano jeszcze samolotów zdolnych do przeniesienia tak wielkiego ładunku. Trzeba było przystąpić do nowej serii obliczeń tym razem popieranych stale przez doświadczenia na specjalnym basenie próbnym. Dr Wallis wpadł bowiem na pomysł skonstruowania miny, która nie działałaby samą tylko siłą eksplozji, lecz wykorzystywała energię uzyskaną przez prędkość lotu maszyny.

Bombę-minę tego typu skonstruowano dość prędko i jeszcze w końcu 1942 r. odbyły się próby na wybrzeżu hrabstwa Północnego Kentu. Eksperymenty te zakończyły się niepowodzeniem. Mina nie posiadała odpowiedniej mocy potrzebnej dla przebicia tamy.

Teraz dr Wallis i grupa jego współpracowników zabrała się do pracy z największą pasją. Bomba nie mogła przekraczać ciężaru maksymalnej nośności samolotów znajdujących się w wyposażeniu alianckich sił lotniczych. Budowa specjalnych maszyn musiałaby potrwać kilka lat i w czasie wojny była prawie niemożliwa.

Początek 1943 r. przyniosł nową serię doświadczalnych eksplozji dr Wallisa. Wreszcie w lutym bomba została skonstruowana, jej skuteczność jest zapewniona, a przystosowanie samolotów RAF-u do jej transportu będzie minimalne.



Maszyna jest na kilkunastu zaledwie metrach wysokości. Przed oczyma dowódcy — szare pasemko niemieckiej zapory wodnej. Jeszcze wytrzymać kilka sekund i zwolnić bombę. Nerwy napięte do ostateczności...

PUŁKOWNIK GIBSON OTRZYMUJE SPECJALNĄ MISJĘ

Z chwilą skonstruowania bomby — RAF przystąpił do ostatecznego przygotowania nalotu na zapory w Eder i Moehne. Na dowódcę tej niezwykle śmiałej i odpowiedzialnej akcji zaproponowano pułkownika Guy Gibsona. Ten opanowany, energiczny a przy tym doświadczony oficer szybko zabrał się do zorganizowania dyonu bombowego, który otrzymał nazwę 617.

Do najtrudniejszych warunków powodzenia nalotu należała konieczność zrzucenia bomby z wysokości zaledwie kilkunastu metrów (50 stóp)! Bomba posiadała kształt kulisty. Obliczenia i eksperymenty wykazały, że przy pewnym ciężarze miny, określonej prędkości samolotu i odpowiednio niskim jego locie, bomba po odbiciu się od powierzchni wody uderzy z taką siłą w podwodną ścianę zapory, że rozsadzi ją niechybnie.

617 DYWIZJON ZGŁASZA SIĘ DO AKCJI

Pułkownik Gibson zachowując w tajemnicy cel utworzenia dyonu przed załogami niezwłocznie przystąpił do ich intensywnego treningu, szczególnie w lotach nocnych. Pewnego dnia zjawiła się w bazie Scampton specjalna komisja konstruktorów lotniczych. Przejrzano stan techniczny „Lancasterów". Wkrótce po tym maszyny poddane zostały specjalnej „operacji technicznej" przystosowującej je do przeniesienia bomby dra Wallisa.

Równocześnie z przeróbką samolotów odbywało się szkolenie załóg do wykonania zadania. Cel nalotu mimo tego pozostawał nadal tajny dla lotników angielskich.

W połowie maja 1943 roku po specjalnej odprawie i krótkim odpoczynku dyon 617 otrzymuje rozkaz startu bojowego. Warunki atmosferyczne są wyjątkowo pomyślne. Jasna, księżycowa noc majowa sprzyja atakowi. Po kolei wielkie cienie samolotów odrywają się ciężko od ziemi. U kadłuba maszyn rysuje się półokrągły kształt potężnej miny. Po chwili niknie brzeg Anglii, maszyny nabierają wysokości. Po krótkim czasie okupowana Holandia wita „Lancastery" ogniem baterii przeciwlotniczych. Samoloty szczęśliwie przekraczają to pierwsze niebezpieczeństwo. Nad zaciemnionymi miastami niemieckiego Zagłębia Ruhry syreny przeciągłym wyciem ogłaszają alarm lotniczy. Zbliża się cel... Maszyny rozdzielają się na grupy, które kolejno schodzić będą do ataku na tamy.

Pierwszy „Lancaster" zrzucił już bombę, która eksplodowała. Wszyscy spoglądają z napięciem: niestety wyrzucona o sekundę lub dwie za wcześnie — nie przebiła potężnej ściany zapory... Na wysokości kilku metrów, dotykając nieomal podwoziem tafli olbrzymiego jeziora pędzi druga maszyna niosąc kilkadziesiąt ton materiału wybuchowego, wprost na szarą kreskę ściany zapory. Już odróżnić można gołym okiem stanowiska broni przeciwlotniczej. Wszyscy strzelcy pokładowi „Lancastera" biją całymi taśmami po Niemcach jakby chcąc uprzedzić pociski ze strony wroga. Niestety celny strzał z ziemi zamienia olbrzymią maszynę w potężny słup ognia, który oświetla okolicę w promieniu wielu kilometrów. Szczątki zestrzelonej maszyny płoną jeszcze na powierzchni jeziora, gdy następna maszyna dotykając nieomal powierzchni wody leci z szaloną prędkością w kierunku zapory. Wszystkie samoloty z powietrza skupiają swój ogień na obronie niemieckiej. „Lancaster" jest coraz bliżej celu, w pewnej chwili znajduje się już w takim punkcie, że artyleria nie może do niego strzelać — jest tak blisko i nisko. Dowódca maszyny resztkami sił opanowuje się i w dobrze odmierzonej chwili zwalnia bombę. Bombakula odrywa się, uderza o wodę, odbija od jej powierzchni i ze straszną siłą wbija się w żelbeton zapory. Siła eksplozji robi potężną wyrwę. Spiętrzone masy wody przelewają się kończąc dzieło rozpoczęte przez bombę. Dziesiątki, setki milionów metrów sześciennych wody z niszczycielską siłą zalewają olbrzymią przestrzeń, porywając i zatapiając wszystko co napotykają na drodze. Artyleria niemiecka milknie jakby zmieciona niewidzialną miotłą.

Podobnie jest i na innych zaporach. Do Londynu idzie krótka szyfrowa wiadomość o powodzeniu akcji nadana przez pułkownika Gibsona. Jego samolot ma poważne uszkodzenia, ale doleci jeszcze do bazy...

Następnego dnia zdjęcia lotnicze przynoszą obraz całkowitej klęski niemieckiego przemysłu zagłębia Ruhry: kilometry miast i fabryk zalanych wodą, odcięte źródła wody dla przemysłu. Przez bardzo wiele tygodni nie odejdzie stąd stal dla niemieckich fabryk zbrojeniowych.

„Lancastery" wykonały swoje zadanie. (ABC)

Od redakcji

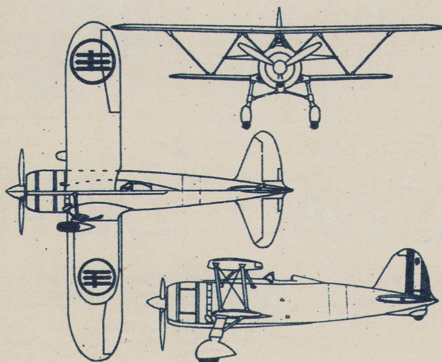
W oparciu o te wydarzenia zrealizowany został pełnometrażowy film dokumentalny produkcji angielskiej pt. „Nocny nalot", z którego reprodukujemy dwa zdjęcia.



Skrzydła MŁODYCH

ORGAN KML I HARCERZY LOTNICZYCH

Lamus



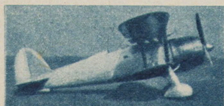
FIAT CR-42 „FALCO" WŁOCHY

Jednomiejscowy samolot myśliwski

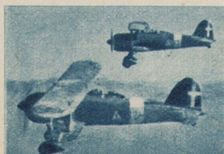
Fiat CR-42 był wersją rozwojową dwupłatowych myśliwców doświadczalnych CR-40 oraz CR-41 i został oblatany w roku 1939, a więc wówczas, gdy w lotnictwie myśliwskim panował już niepodzielnie jednopłatowiec. CR-42 „Falco" był budowany w dużych seriach do 1942 r. Łącznie wyprodukowano 1 784 maszyny tego typu; brały one udział w walkach na wszystkich frontach włoskich, a nawet na froncie wschodnim. „Falco" budowano w licznych wersjach: myśliwskiej, myśliwsko-szturmowej, a także wodnej — na dwóch pływakach (1940 r.).

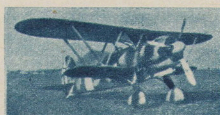
Myśliwce „Falco" posiadały uzbrojenie — CR-42: 1 k. masz.

Fiat CR. 42 prototyp



Fiat CR.42-bis





Fiat-42 AS.

12,7 mm i 1 k. masz. 7,7 m, CR-42 bis: 2 k. masz. 12,7 mm, CR-42 ter: 4 k. masz. 12,7 mm. Myśliwce „Falco" były najczęściej używane do eskorty bombowców. W walkach w Afryce Włosi stosowali szturmowce CR-42 AR niosące jedną lub nawet dwie bomby po 100 kG.

Znana jest również wersja z wciąganym podwoziem, która jednak nie weszła do produkcji seryjnej. Samolot CR-42 wyróżniał się zwrotnością, co zadecydowało o długim jego użytkowaniu przez Regia Aeronautica (lotnictwo włoskie). CR-42 był też eksportowany do Szwecji i Węgier. Dwumiejscowa wersja szkolnotreningowa nosiła oznaczenie CR-42 B. Pojedyncze egzemplarze „Falco" były używane we Włoszech aż do 1950 r.

Konstrukcja metalowa. Silnik gwiazdowy Fiat A-74 RC 38 o mocy 840 KM, metalowe śmigło trójpłatowe, przestawialne.

DANE TECHNICZNE: Rozpiętość — 9,7 m, długość — 8,26 m, pow. nośna — 22,4 m kw, ciężar własny — 1 720 kG, ciężar w locie — 2 295 kG. Prędkość max — 430 km/h, prędkość przelotowa — 387 km/h, zasięg — 775 km, pułap — 10 200 m, czas wznoszenia na 6 000 m — 7 min.

CO CZYTAĆ



DYWIZJON „X"

DYWIZJON „X". Guy Gibson. Tłumaczył z angielskiego T. Evert. Okładkę projektował A. Werka. Wydawnictwo MON. Warszawa 1959 r. wydanie I. Nakład 10.000 egz. Str. 402.

Cena zł 22.

Jest to autentyczna historia przeżyć wojennych jednego z najwybitniejszych pilotów bombowych RAF-u ppłk Gibsona. Książka ta wydana po angielsku pod tytułem „Enemy coast ahead" (Przed nami wrogi brzeg) cieszyła się na Zachodzie ogromną poczytnością. Składały się na to dwie przyczyny. Dowiedzieć się z niej można „z pierwszej ręki" jak wyglądał w czasie ubiegłej wojny rozwój brytyjskiego lotnictwa bombowego. Drugi powód powodzenia książki to osoba autora: młodego, pełnego życia oficera, który poprowadził słynną wyprawę Lancasterów na zniszczenie zapory wodnej w dolinie Mohne i stał się z miejsca jednym z najbardziej popularnych lotników wojennych. Warto też dodać, że książka napisana jest bardzo zajmująco ze specyficznym angielskim poczuciem humoru. Z każdej jej karty przemawia nie fikcja płodzona za wygodnym biurkiem ale prawdziwa, twarda rzeczywistość wojenna. Gibson nie dożył końca wojny — zginął w nalocie na Niemcy.

Tłumaczenie polskie czyta się gładko. Szkoda tylko, że ta ciekawa książka nie została zaopatrzona ani w fotografie ani mapki, — które pozwoliłyby czytelnikowi zorientować się w jej treści. O ile wiem w oryginale angielskim jest fotografia zapory w Mohne przed i po zniszczeniu.

J. KOWNACKI

AKTUA

Jedną z pierwszych prób jednoczesnego opanowania dwóch żywiołów jest aparat, który otrzymał dźwięczną i wdzięczną nazwę Aeroskaf. A oto co pisze o nim ówczesna prasa:

„... aparat ten przeznaczony jest do nawigowania (pływania) i latania. Zbudowany został w warsztatach pana Chauviere według projektu pana Ravaud. Jest to piętnastopłat o całkowitej powierzchni 37,5 m kw. Dwa śmigła drewniane pchające o średnicach 3,2 m i 2,5 m zamocowane są na wspólnym wale w tylnej części. Obracają się one w jedną stronę z prędkością 600 obr/min. Ponieważ mają one pomagać w sterowaniu aparatu, mogą odchylać się wraz z wałem o 10 stopni w obie strony. Motor „Gnome" (gwiazda 7-cylindrowa), dający 50 koni przy 1 200 obrotach i ważący 80 kilo, umieszczo-

ZBIERAMY ZNACZKI

Następnym z serii radzieckich znaczków lotniczych przedstawiających nowoczesne samoloty, jest reprodukowany dzisiaj znaczek wartości 60 kopiejek.

A. B.

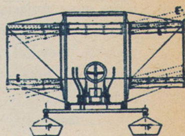


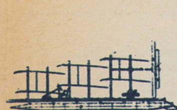
NALEPKI



USA

...ILNOŚCI AD. 1909

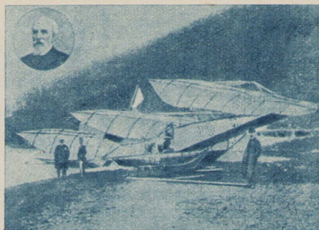




...ny jest również w tylnej części aparatu. Całość konstrukcji spoczywa na dwóch pływakach z opłótnionego drewna, które mają zanurzenie około 8 cm. Aparat waży 500 kilo...".

Obok widzimy trzy fazy powstawania Aeroskafu: rysunek na desce konstruktora, na stole montażowym (za kierownicą pozuje z wdziękiem konstruktor) i wreszcie po wodowaniu. O opanowaniu przez Aeroskaf drugiego żywiołu — powietrza — prasa ówczesna milczy...

KARTKI z HISTORII



WILHELM KRESS (1833—1913), austriacki pionier lotnictwa.

„Poczesne miejsce w historii lotnictwa zajmuje Austriak Wilhelm Kress, który w 1889 r. zbudował ciekawy i dobrze technicznie rozwiązany wodnosamolot, o układzie trzech skrzydeł w tandem. Brak dostatecznie lekkiego, o odpowiedniej mocy silnika nie pozwolił, niestety, na pomyślny wzlot. Dziś nad jeziorem w Lasku Wiedeńskim znajdziecie odbudowany pomnik poświęcony pamięci tego pioniera. Jego też imieniem nazwany został działający w Wiedniu aeroklub robotniczy, liczący obecnie przeszło 3000 członków. Trochę pamiątek po Kressie znajduje się w okazałym gmachu Muzeum Techniki, położonym w XIV dzielnicy Wiednia przy Mariahilferstrasse 212". Tyle o tym wybitnym pionierze aeronautyki czytaliśmy w korespondencji z Wiednia pióra red. J. Koniecznego.

Warto podać historię tego bodaj pierwszego w historii wodnopłata. Ponieważ aparat wykonano za pieniądze pochodzące z publicznej zbiórki w Austrii, komitet organizacyjny postawił warunek, aby silnik był produkcji krajowej. Konstruktor zamówił silnik w wytwórni Daimlera. Zakłady zobowiązały się wykonać silnik o mocy 40 KM i ciężarze nie przekraczającym 200 kG. Tymczasem przysłano silnik o mocy 30 KM i ciężarze 380 kG. Był to cios dla Kressa, bowiem ciężar samolotu zamiast przewidzianych 640 kG wyniósł 850 kG i silnik posiadał niedostateczną moc. Ostatecznie jednak sędziwy konstruktor, naglony przez komitet zbiórki publicznej, postanowił spróbować startu nawet w tak niekorzystnych warunkach. W październiku 1901 r. na jeziorze Tullnerbach odbyła się próba lotu. Przeciążony wodnosamolot długo nie mógł rozwinąć odpowiedniej prędkości, hamowany przez nadmiernie zanurzone pływaki. W pewnej chwili maszyna nabrała jednak prędkości i pływaki zaledwie muskały powierzchnię jeziora. Nagle Kress spostrzegł wystający z wody głaz. Zatrzymał silnik i jednocześnie skręcił. Boczny wiatr wywrócił maszynę, która zatonęła. Uparty konstruktor odbudował swój wodnosamolot w r. 1902, jednak nie otrzymał pomocy od społeczeństwa i nie zdołał go całkowicie wykończyć. Według opinii fachowców wodnosamolot Kressa był konstrukcją udaną i zaopatrzony w dobry silnik latałby bez trudności.

J. KĘDZ.

JAK ZORGANIZOWAĆ ZAWODY „ŻACZKÓW"

Zbyszek wraz ze swymi najbliższymi przyjaciółmi rozpoczął przygotowania do zawodów „Żaczków" od wycieczki po mieście. Odwiedził stolarza, który obiecał im przyciąć na pile tarczowej trochę listewek. Dużo czasu zajęło znalezienie białego kartonu kreślarskiego. Klej biurowy w butelce, gęsty, brązowego koloru, dostali bez trudu. Na zakończenie zakupili cienkie gwoździki i pudełko pinesek*).

Ustalono, że urządzają zawody dla wszystkich chętnych z całej szkoły. Rozwiesili więc afisze, które wykonali sami, podając termin zbiórki, na której zaczną budować modele. Opłata za materiały na „Żaczka" wynosiła 2 zł. Na pierwszą zbiórkę przyszło aż 30 chłopców. Podzielono ich na „klucze". Pracą każdego klucza kierowali koledzy Zbyszka. Modele po sklejeniu zostały schowane do dużej szafy, aby się nie zniszczyły. Przecież na zawody muszą stanąć nieuszkodzone. Każdy oczywiście przed schowaniem podpisał swój model.

Druga zbiórka poświęcona była regulacji i oblatywaniu modeli. Za tydzień, w niedzielę, odbędą się w sali gimnastycznej zawody „Żaczków". Jakie w tych zawodach będą konkurencje — dowiecie się za tydzień.

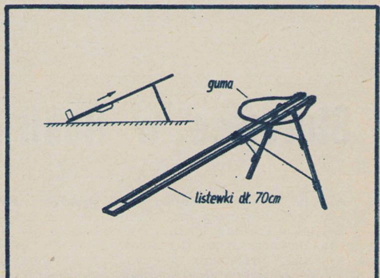
Druh Wiatr

*) Gotowe zestawy materiałowe „Żaczka" można zakupić w Centralnej Składnicy APRL — Warszawa Lotnisko Gocław.

WYRZUTNIA „ŻACZKÓW"

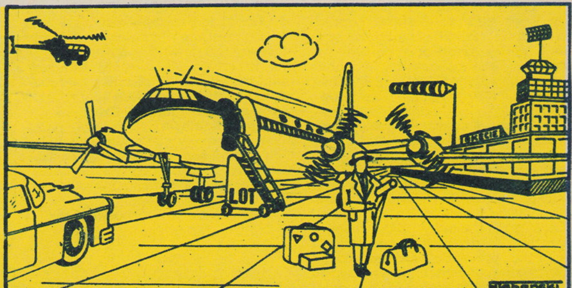
Do lotu przez bramkę, czy do wykonania modelem pętli — bardzo przydatna jest wyrzutnia. Do zbudowania wyrzutni potrzebna jest guma (modelarska, z dętki rowerowej, od bielizny) długości 80 cm, dwie listewki o przekroju około 5 razy 8 mm długości 80 cm oraz dwie listewki lub patyki na nóżki, trochę sztywnego drutu (stalowy, żelazny o grubości większej niż 1,5 mm, albo szprychy rowerowe), nici i klej acetonowy „Cristal-cement". Nóżki można zastąpić wysokimi widełkami od procy, które wkopujemy mocno w ziemię. Listewki wyrzutni związujemy jedynie z tyłu, wkładając między nie klocek nieco grubszy niż płoza „Żaczka" (np. 7 mm). Do przednich końców listew wyrzutni przywiązujemy (okręcając nićmi i smarując klejem) gumę, którą wpierw składamy wpół by uzyskać silniejszy naciąg. Drutem usztywniamy nóżki wyrzutni. Drut mocujemy do listewek przywiązując go nicią, którą następnie smarujemy klejem.

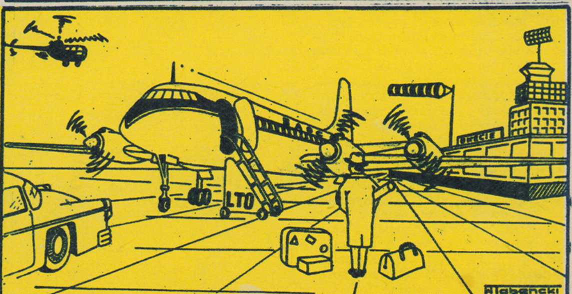
Aby „Żaczek" wystartował z wyrzutni — zahaczamy płozę o gumę i wstawiamy płozę między listwy wyrzutni. Następnie chwytamy „Żaczka" za kadłub przy ogonie i przesuwając go do końca wyrzutni naciągamy gumę. Gdy puścimy ogon „Żaczek" zostanie wyrzucony w górę.



CZY JESTEŚ SPOSTRZEGAWCZY

Powyższe rysunki różnią się między sobą 25 szczegółami, jeśli je wykryjesz w ciągu 5 minut jesteś bardzo spostrzegawczy, w ciągu 10 minut — jesteś spostrzegawczy, a jeśli przekroczysz 10 minut, jesteś mało spostrzegawczy.





LEKARZ LOTNICZY ODPOWIADA

Józef Karnat z Rzemienia. Nieliczne zwapienia we wnękach nie są przeszkodą w szkoleniu lotniczym. Tylko bardzo liczne zwapienia tkanki płucnej i wnęk dyskwalifikują kandydata do szkolenia lotniczego.

L. Sokół. Sam gruczoł o niczym jeszcze nie świadczy i nie powinien być przeszkodą w przyjęciu na szkolenie lotnicze, chyba że jest on objawem jakiejś poważnej sprawy chorobowej (rak, gruźlica, ziarnica złośliwa itp.).

dr J. B.

POZNAJEMY SIĘ

Jerzy Palacz (Polanica Zdrój, ul. Mickiewicza 1, pow. Kłodzko) interesuje się zdjęciami i konstrukcjami lotniczymi.

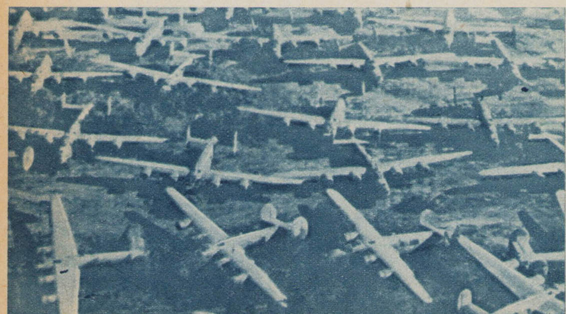
Hubert Czaja (Nowy Dwór Gdański, ul. Robotnicza 10/I) interesuje się modelarstwem i czasopismami zagranicznymi.

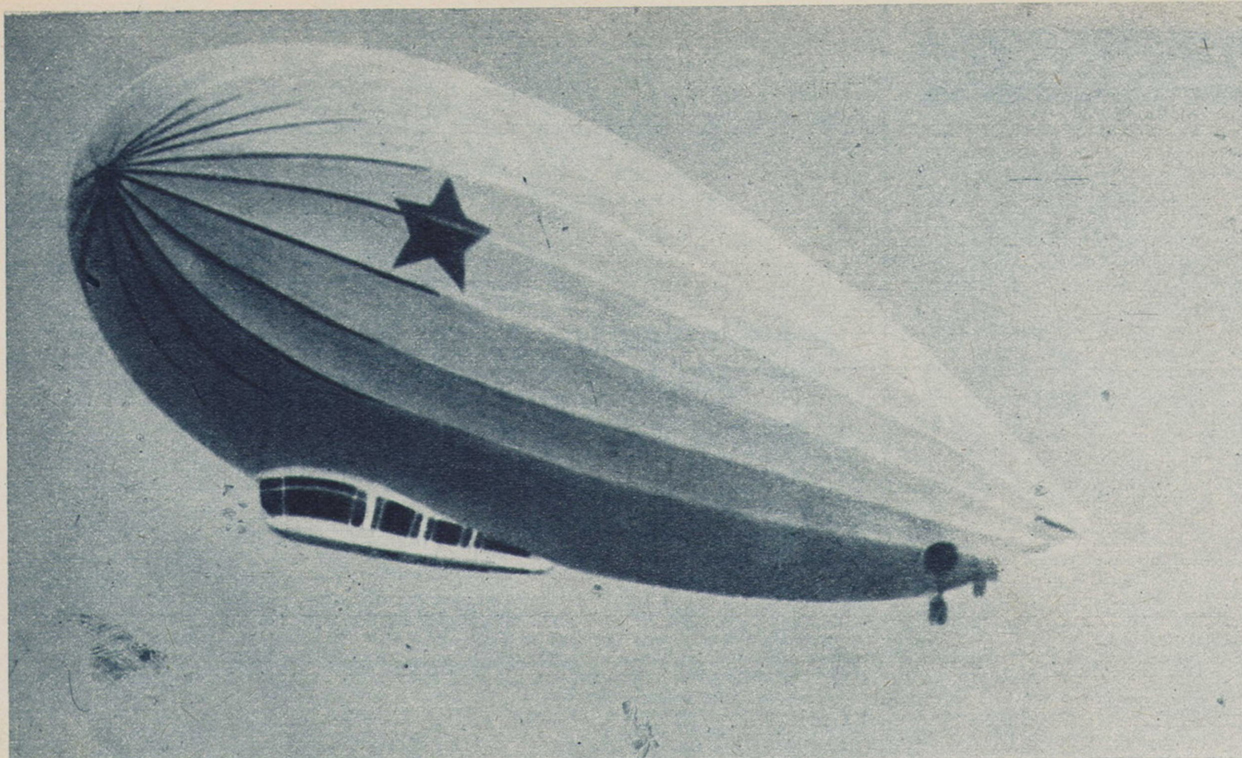
Hartmunt Buch (Rothenburg OL, PsF: 9561/B — DDR) interesuje się szybownictwem.

Wszyscy wymienieni chcą korespondować z kolegami lub koleżankami o podobnych zainteresowaniach.

PORZUCONE LIBERATORY

Po zakończeniu działań wojennych w rejonie Pacyfiku lotnictwo USA zdecydowało, że transport samolotów znajdujących się na wyspie Biak (Nowa Gwinea) do USA, mimo ich dobrego stanu technicznego, jest nieopłacalny. Kadłuby „Liberatorów" zostały więc celowo uszkodzone traktorami, zmieniając całą flotę powietrzną na cmentarzysko wraków. Zdjęcie porzuconych samolotów nadesłał **Andrzej Mrozowski** z Gdyni.





Jeden ze sterowców radzieckich w locie.
Foto: Soviet Aviation

Sterowce w Rosji i Związku Radzieckim

NAZWA „sterowiec" kojarzy się nam automatycznie ze słowem Zeppelin. Istotnie, Niemcy były ojczyzną nowoczesnych sterowców, one najdłużej próbowały stosować je w międzykontynentalnej komunikacji. Wiadomo także, że Stany Zjednoczone są dziś jedynym państwem posiadającym i budującym sterowce. Anglia i Francja miały na tym polu znaczne osiągnięcia, ale Rosja?

Tymczasem carska Rosja była do I wojny światowej drugą na świecie potęgą sterowcową; próby budowy sterowców w tym kraju sięgają podobno wojen napoleońskich, a i po rewolucji, kiedy jeszcze trwała rywalizacja samolot - sterowiec, zbudowano w ZSRR szereg udanych konstrukcji tego rodzaju.

Ale zacznijmy od początku.

W czasie najazdu Napoleona na Rosję w 1812 r. niejaki Leppich przedstawił carowi projekt zniszczenia Wielkiej Armii przy pomocy balonu ze śrubą powietrzną. Podobno zaczęto nawet pod Moskwą budowę. W roku 1880 wydano bezcelowo znaczne sumy na budowę sztywnego sterowca o powłoce... drewnianej. Powłokę metalową, pozwalającą na zmianę pojemności, próbował następnie zastosować Ciołkowski. W roku 1890 dr Danilewski wybudował aparat: połączenie balonu z płaszczyznami nośnymi. I ten nie spełnił oczekiwań. Ciekawy był również niezrealizowany projekt Andersa z 1904 roku, przewidujący zamiast sterów system śmigieł, mieszczących się wraz z silnikiem w przedniej części sterowca i ciągnących go w dowolnym kierunku.

Właściwa budowa sterowców rozpoczęła się w Rosji w 1908 r., kiedy to w Petersburgu wykonano balon „Uczebnyj". Jednocześnie zapoczątkowano konstruowanie dalszych sterowców według wzorów zagranicznych. Na początku wojny Rosja miała już 15 sterowców o łącznej pojemności 75 tys. m. sześć. (patrz zestawienie).

Sterowce „Jastreb", „Albatros", „Uczebnyj", „Lebied" i „Kreczet" należały do Petersburskiej Oficerskiej Szkoły Aerostatycznej i stały w halach w Wołkowie i Salizach. „Kondor", „Berkut" i „Korszun" wchodziły w skład II kompanii aerostatycznej, która miała hale w Brześciu n/B. i Łucku. „Gołub" i „Astra" należały do III kompanii z bazami w Lidzie, Białymstoku i Kownie. „Sokół", „Grif" i „Parseval" tworzyły IV kompanię, rozmieszczoną w Równem i Berdyczowie. „Kobczik" i „Czajka" należały do syberyjskiej kompanii aerostatycznej.

Sterowce te mało nadawały się do celów bojowych — ich przeznaczeniem były raczej loty szkolno-treningowe. „Astra", „Albatros", „Kondor" i „Parseval" wykonały jednak szereg lotów nad terenem nieprzyjacielskim. M. in. „Astra" sześciokrotnie skutecznie zbombardowała w 1915 r. Olecko i Ossowiec. Wobec szeregu nieszczęśliwych wypadków, na początku 1916 r. rosyjskie Ministerstwo Wojny doszło do przekonania, iż sterowce nie nadają się do współpracy z wojskami lądowymi. Większość ich rozmontowano, a także zaprzestano budowy wielkiego sterowca „Bojewoj" o pojemności 23 tys. m sześć. Zniszczeniu lub rozmontowaniu uległy również zakupione w Anglii 4 sterowce marynarki, bazowane nad morzem Czarnym.

Wojna domowa zniszczyła przemysł sterowcowy. W pierwszych latach powojennych kierownictwo Komisariatu Obrony krytycznie zapatrywało się na sprawy aerostatów, zwłaszcza gdy odremontowana „Astra", przemianowana na „Czerwoną Gwiazdę", po kilku próbnych lotach rozbiła się podczas zawiei śnieżnej.

Jednak w 1923 r. słuchacze szkoły balonowej zbudowali ze starych powłok balonów miękki sterowiec „26 Oktiabra", długości 39 m (średnicy 8 m, pojemności 1 700 m sześć. Ze 105-konnym silnikiem mógł on latać z prędkością 60 km/h i unieść 500 kG.

W następnym roku z inicjatywy pracowników przemysłu gumowego zbudowano sterowiec „Moskowskij Chimikrezinszczyk'' o pojemności 2 460 m sześć, z silnikiem Fiat o mocy 100 KM. Nośność jego wynosiła 900 kG, prędkość 75 km/h. Wykonał on szereg udanych przelotów.

Tworzy się wówczas specjalny komitet budowy sterowców i po wielu wysiłkach przychodzi na świat szkolny sterowiec „Komsomolskaja Prawda". Ma on pojemność również 2 460 m sześć, może unieść 900 kG, w tym sześcioosobową załogę. Silnik BMW o mocy 185 KM nadaje mu prędkość 75 km/h. Przy użyciu tego sterowca rozwinięto szeroką akcję na rzecz budowy tego typu statków powietrznych oraz zbierania składek na ten cel. Podczas jednego z lotów propagandowych w 1931 roku „Komsomolskaja Prawda" uległa katastrofie.

Komitet projektował budowę 2-3 sterowców dużej pojemności i zebrał na ten cel 4 mln rubli. Realizację programu zaczęto od małych sterowców doświadczalnych o pojemności 2 tys. m. sześć i 7 tys. m sześc. Były prowadzone także interesujące próby zbudowania sterowca metalowego według wskazówek Konstantego Ciołkowskiego. Kadłub jego miał być wykonany z blachy falistej. Niektóre części mogły zmieniać swój kształt dzięki osadzeniu ich na zawiasach, co umożliwiało zwiększanie lub zmniejszanie pojemności. Balon taki miał być 50 razy tańszy od konwencjonalnego.

W latach tych nastąpiła jednak za granicą seria katastrof, z których największa — pożar „Hindenburga" w Lakehurst, stanowiła właściwie koniec ery sterowców. Budowy ich zaniechano od tego czasu w Związku Radzieckim zupełnie.

RAJMUND SZUBAŃSKI

STEROWCE W ROSJI (stan do r. 1914)

Nazwa	Rok bud.	Poj. m³	Udźwig kG	Pręd- km/h	Dł. m	Śred. m	Silniki	Wytwórnia
Uczebnyj	1908	1 200	250	21				
Lebied	1909	3 700	1 000	45				
Kreczet	1910	6 700	2 000	50				
Korszun		3 500	1 000	45				
Berkut		2 140	800	35				
Czajka		2 140	400	35				
Grif	1910	7 600	2 100	67	72		2×110	Parseval
Gołub	1910	2 270	800	47	50	8	1×75	Iżorskie
Jastreb	1911	2 800	800	40	50	9	1×75	Dux
Sokół	1912	2 500	800	51	50	9	1×80	Iżorskie
Kobczik	1912	2 150	400	50	45	8	2×45	Duflon Konstantynowicz
Albatros	1912	9 600	3 400	69	77	15	2×150	Iżorskie
Parseval II	1913	9 600	3 200	67	90	16	2×180	Parseval
Kondor		9 600	3 200	58	88	14	2×180	Clermont Baillard
Astra XIII		10 500	3 700	60	78	15	2×200	Astra

Sterowiec SSSR W-6 „Osoawiachim" na starcie. **Foto: „Samolot"**



FRANKE „VOLKSCOPTER" ● NRF

KONSTRUKCJE amatorskie śmigłowców spotyka się dość rzadko, a jeszcze rzadziej trafiają się między nimi konstrukcje udane. Trudno sądzić jaki będzie los pierwszego śmigłowca zbudowanego w Niemczech po wojnie i nazwanego „Volkscopter" (śmigłowiec ludowy). Z jednej strony osoba konstruktora inż. B. Franke byłego współpracownika prof. W. Messerschmitta budzi pewne zaufanie, z drugiej jednak strony układ i konstrukcja śmigłowca nasuwają szereg poważnych zastrzeżeń.

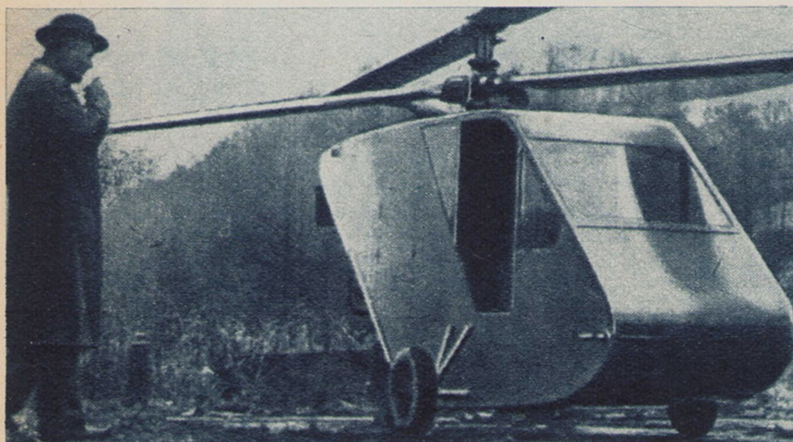
„Volkscopter" jest śmigłowcem dwuwirnikowym o wirnikach współosiowych, przeciwbieżnych. Mały odstęp między płaszczyznami tarcz dwułopatowych wirników budzi obawy ze względu na możliwości zaczepienia o siebie łopat w czasie pracy.

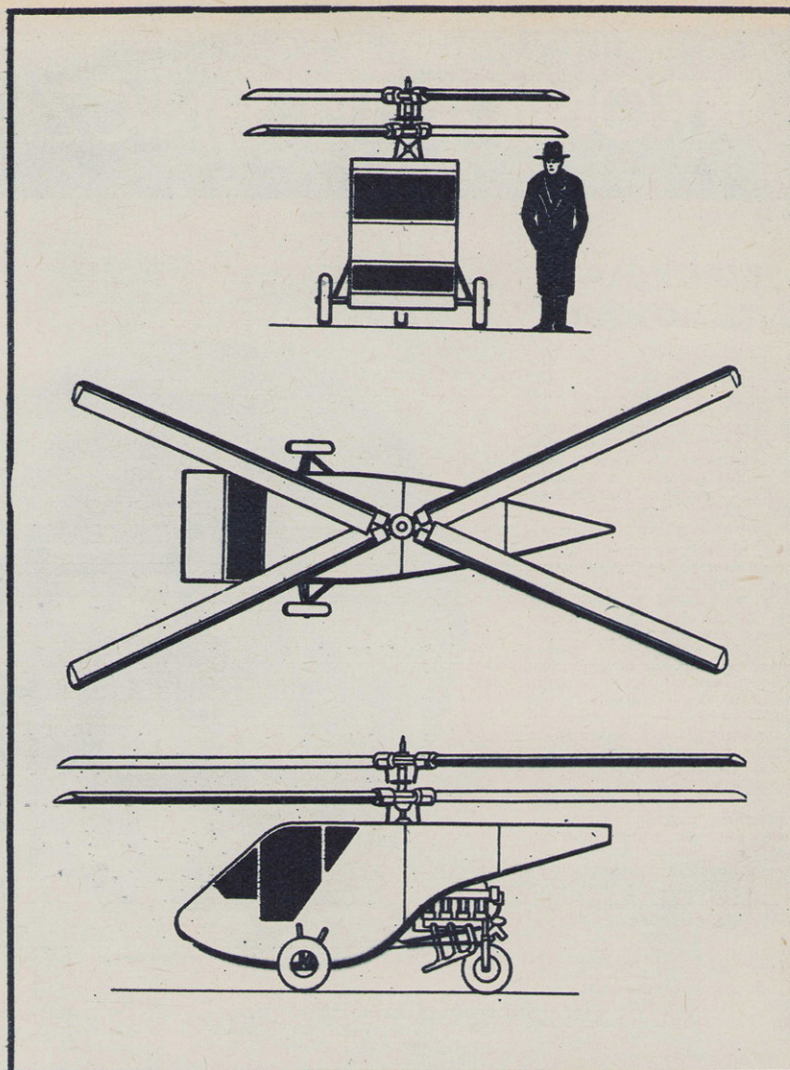
Śmigłowiec jest pozbawiony zarówno śmigła ogonowego jak i jakichkolwiek powierzchni sterowych czy też ustateczniających. W związku z tym nie wiadomo w jaki sposób został rozwiązany problem sterowania a zwłaszcza ustatecznienia śmigłowca, nawet jeśli wziąć pod uwagę brak momentu reakcyjnego wirnika.

W przedniej części kadłuba mieści się oszklona kabina z trzema miejscami obok siebie. Pod tylną, uniesioną częścią, zawieszony jest częściowo odsłonięty silnik tłokowy Hirth-500 o mocy 105 KM.

Podwozie trójkołowe, stałe z dwoma kołami z przodu i jednym z tyłu, pod silnikiem.

Cena śmigłowca w produkcji seryjnej (?) ma wynosić wg przewidywań konstruktora 65 000 DM. (JS)





DANE TECHNICZNE

Wymiary:

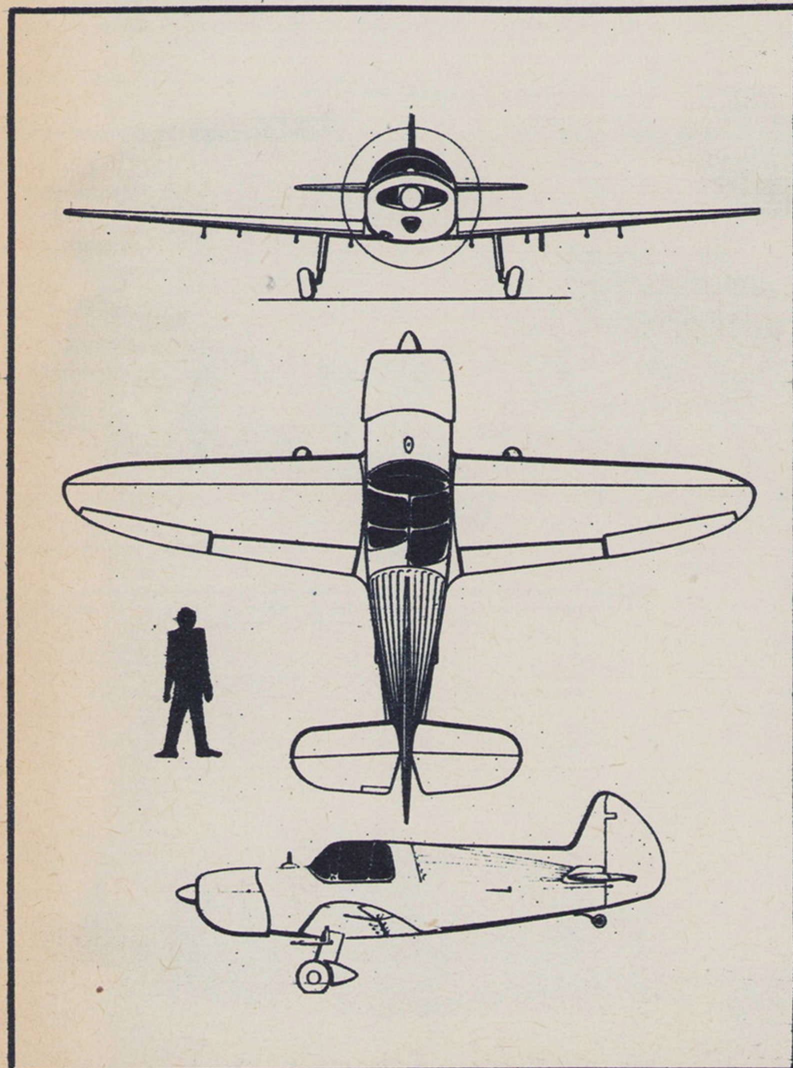
Średnica wirnika — 8,20 m

Osiągi:

Prędkość przelotowa — 160 km/h

Dalszych danych brak

KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE



HOLLEVILLE RH-1 „BAMBI" ● FRANCJA

JEDEN z licznych we Francji samolotów amatorskich. Opracowany i zbudowany przez Rogera Holleville'a — „Bambi" został pomyślnie oblatany w 1955 r. i od tego czasu jest powtarzany przez wielu amatorów, również jako „Bambi-II" (z hamulcami hydraulicznymi kół).

Jest to dwumiejscowy dolnopłat konstrukcji drewnianej.

Płat jednodźwigarowy z kesonem noskowym o profilu NACA 23012, stałym wzdłuż całej rozpiętości; zwichrzenie geometryczne 2°. Lotki różnicowe. Klapy o max. wychyleniu 35° (wychylenie przy starcie — 15 , lądowaniu 25). Ciężar płata — 65 kG.

Kadłub drewniany z zakrytą kabiną, miejsca załogi — obok siebie .Ciężar kadłuba bez wyposażenia — 45 kG. Osłona kabiny — niesymetryczna.

Podwozie wolnonośne ,stałe, dwukołowe o rozstawie 2,68 m. Koła główne 420x180. Koło ogonowe z amortyzatorem sprężynowym.

Silnik Continental E-65 o mocy 65 KM napędza dwułopatowe, drewniane śmigło stałe o średnicy 1,68 m i skoku 1,75 m. Zapas paliwa — 70 l.

Dobre własności lotne oraz przyjemna sylwetka zdecydowały o popularności tego samolotu oraz powstaniu jego wersji rozwojowych.



DANE TECHNICZNE

Wymiary:			Osiągi:		
Rozpiętość	—	8,40 m	Prędkość max.	—	200 km/h
Długość	—	6,75 m	Prędkość przelotowa	—	170 km/h
Wysokość	—	2,25 m	Prędkość min.	—	55 km/h
Pow nośna	—	10,00 m²	Prędkość lądowania	—	62 km/h
Wydłużenie	—	7	Prędkość wznoszenia	—	5,5 m/sek
Wznios	—	3°	Czas lotu	—	4 h 30 min
Ciężary:			Rozbieg (dobieg)	—	70 m
Ciężar własny	—	289 kG			
Ciężar w locie	—	499 kG			
Obciążenie pow.	—	49,9 kG/m²			

KRONIKA TECHNICZNA

KONTROLA REJESTROWANA

W powietrzu staje się ciasno... (patrz artykuł — „SP" nr 51/52 z 1958 r.). Najciaśniej jest oczywiście w okolicy dużych węzłów lotniczych. Stwarza to konieczność opracowania doskonalszych metod kontroli ruchu samolotów w obrębie tych lotnisk. Oczywiście, każdy powie: przecież łączność radiowa, radar. Tak, ale...

Otóż niejednokrotnie wskutek naruszenia przepisów przez załogę samolotu lub niedopatrzenia personelu kontroli lotniska zaistnieć może sytuacja grożąca wypadkiem. Czasem zdarza się katastrofa. Istotną sprawą w takich razach jest możność odtworzenia przebiegu wypadków dla ustalenia przyczyny niebezpiecznej sytuacji lub katastrofy, dla znalezienia winnych. W tym celu na lotniskach komunikacyjnych instalowane są specjalne, pracujące całą dobę magnetofony rejestrujące każdą rozmowę między kontrolą lotniska, a załogami samolotów. Nie zawsze jednak odtworzenie takiej rozmowy wystarcza dla wyjaśnienia sytuacji. Od czasu powszechnego zastosowania radiolokacji pojawiła się myśl rejestracji obrazów otrzymywanych na ekranie radaru. Ostatnio urządzenie tego typu zostało już wprowadzone do służby na wielu lotniskach. Zasada jego pracy przedstawia się następująco:

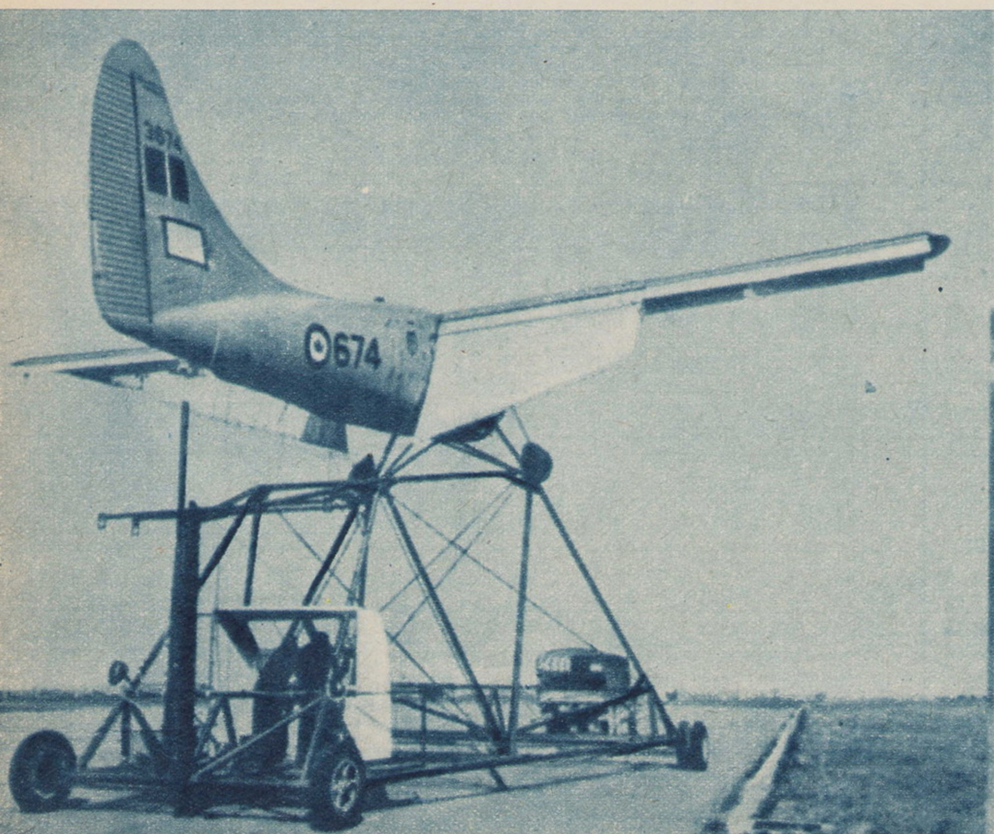
Kamera fotograficzna wykonuje zdjęcie ekranu radarowego po każdym obrocie anteny. Zdjęcie wykonane jest na taśmie filmowej, która natychmiast zostaje wywołana, utrwalona, wysuszona, a następnie gotowy już obraz rzucany jest na duży ekran przez urządzenie projekcyjne. Cały proces od wykonania zdjęcia do wyświetlenia go na ekranie trwa 6 sek i tyle też wynosi okres obrotu anteny radarowej. Ekran może być umieszczony pionowo, lub też w postaci stołu — poziomo. Na ekran naniesione są kontury korytarzy powietrznych, lotnisk, umieszczenie radiolatarni itp. Pozycja każdego samolotu zaznaczona jest w postaci plamki przypominającej kształtem kometę. Ogonek „komety" wskazuje od razu kierunek ruchu, a jego długość — prędkość samolotu. Jest to dość wyraźnie widoczne na zdjęciu przedstawiającym jedną z klatek błony fotograficznej. Zdjęcie z ekranu radarowego w Farnborough (Anglia). Za



KLAPY – GIGANTY

W ramach prób nad samolotami skróconego startu i lądowania ciekawe badania podjęli w ostatnim okresie Kanadyjczycy. Seryjny samolot łącznikowy DHC „Otter" zaopatrzony został w zmodyfikowane usterzenie i klapy wyporowe wielkich rozmiarów. Samolot ustawiony na wysokiej konstrukcji rurowej holowany był przez ciągnik z prędkością 72—80 km/h wzdłuż betonowego pasa lotniska. Podczas próby zmieniono kąt natarcia skrzydeł.

W oparciu o wyniki prób holowanych podjęte mają być na samolocie „Otter" z klapami-gigantami badania w locie. Oczekiwane jest radykalne skrócenie zarówno rozbiegu przy starcie jak i dobiegu przy lądowaniu. (RW)





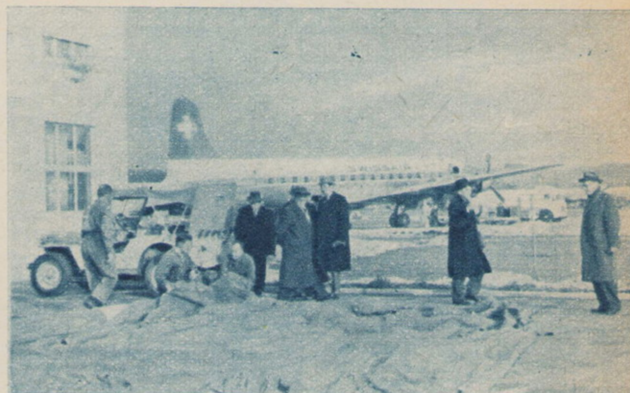
Prądnica przewoźna 5 kW z lampą oświetleniową na statywie wysokości 12 m.

NOWY SPRZĘT RATOWNICZY

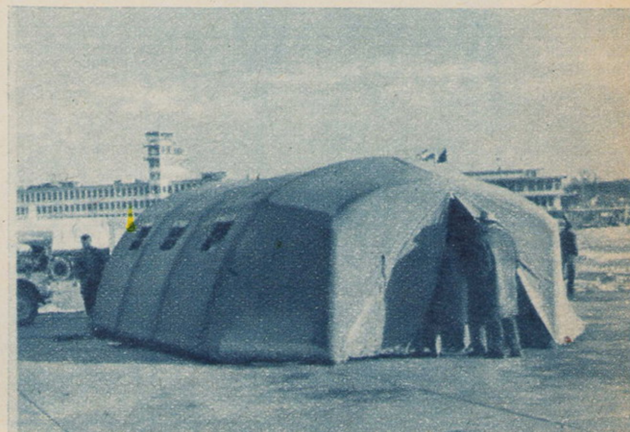
Na centralnym lotnisku Szwajcarii w Kloten koło Zurichu, przy miejscowym oddziale straży pożarnej znajduje się specjalny samochód ratowniczy, który m. in. wyposażony jest w nadmuchiwany namiot szpitalny. W razie potrzeby ustawienia namiotu podłącza się w czterech rogach specjalne dmuchawy, napędzane silnikami elektrycznymi, które tłoczą powietrze do gumowych kanałów stanowiących konstrukcję nośną namiotu. Czas potrzebny do nadmuchania namiotu wynosi 1 min przy użyciu czterech dmuchaw, które można podłączyć do sieci lotniskowej lub w samochodzie ratowniczym. Namiot-szpital może pomieścić 20 łóżek i służy wszędzie tam, gdzie w wypadku przymusowego lądowania i uszkodzenia samolotu znajdują się ranni wymagający natychmiastowego opatrzenia i pomocy lekarskiej. Namiot posiada okna z plexi i wejście zakrywane na zamek błyskawiczny. Po zamknięciu namiotu i włączeniu specjalnego ogrzewania można nawet z zimą utrzymywać temperaturę pokojową. Cały namiot waży około 35 kG i po złożeniu ma wielkość dużej walizy.

Drugą nowością jest przewoźna (przyczepa do samochodu) prądnica o mocy 5 kW, napędzana dwusuwowym silnikiem spalinowym. Na prądnicy są umieszczone dwie lampy: jedna to ruchomy reflektor, druga — zestaw żarówek umieszczony na statywie teleskopowym, który przy pomocy podnośnika cieczowego można wydłużyć do wysokości 12 m. (ZK)

Foto: Zbigniew Karpowicz (3)



Składany namiot szpitalny i ratowniczy „Swissair'u": Wyżej — przed nadmuchaniem konstrukcji nośnej, niżej — namiot w stanie gotowym do użytku.



ZBIEG

R. MERLISS

Przełożyła: W. KOMARNICKA

· 4 ·

Głos opowiadał mu o wojnie na planecie Grismet, o robotach skonstruowanych z permalium i o blokach betonowych. O tym wszystkim wiedział już zresztą, był bowiem jednym z delegatów na konferencję pokojową, która zadecydowała o tym, co ma się stać z robotami. Głos jednak opowiadał mu o rzeczach, o których nie wiedział — o tym, że roboty niezdolne są do jakiejkolwiek zbrodni, której nie popełniłby normalny człowiek będący przy zdrowych zmysłach, o tym, że pragną tylko żyć w spokoju, a przede wszystkim o tym, jak potworną zgrozą przejmuje ich los, zgotowany im przez cywilizowaną Galaktykę.

Gdy głos umilkł, delegat Kasjopei czuł, że wstrząśnięty jest do głębi swego małego jestestwa.

A statku międzyplanetarnym Hall otworzył dostęp do obwodu dziewięnastu towarzyszom, którzy poczęli przemawiać słowami, obrazami i uczuciami.

KIEROWCA taksówki śmigłowcowej wiózł właśnie pasażera z Manhattanu do Oyster Bay. Naraz w myśli stał się robotem skonstruowanym z permalium. Spętany był grubymi metalowymi linami i zawieszony głową na dół w wielkim bloku betonowym. Kamień uciskał mu oczy, uszy, piersi. Był zupełnie pozbawiony zdolności ruchu, a co najgorsze, wiedział, że ma nad głową dziesięć kilometrów wielkiego oceanu, a błękitny osad przykrywa go kamieniejącą stopniowo warstwą, która przetrwa aż do czasu, gdy planeta rozpadnie się na kawałki.

— Co u diabła — jęknął przerażony kierowca. W gardle tak mu zaschło, że ledwie mógł dobyć głosu. Odwrócił się i ujrzał, że jego pasażer, młody jeszcze człowiek, jest śmiertelnie blady i drży na całym ciele.

— Pan też coś widział? — zapytał kierowca.

— A jakże — wyjąkał pasażer. — Żeby też zrobić coś podobnego!

NAD północno-zachodnim kwadratem Ziemi przez piętnaście minut przepływały słowa i obrazy i trzynaście miliardów ludzi dowiedziało się nagle, co się dzieje w sercach i umysłach dziewiętnastu robotów.

Pewna gospodyni domowa w San Rafael kupowała w owej chwili u rzeźnika mięso dla swojej rodziny. Gdy myśli i obrazy zaczęły napływać jej do mózgu, zamarła, zapominając o paczkach leżących na ladzie. Rzeźnik, ocierający zakrwawione ręce o fartuch również znieruchomiał w tej pozie. Na twarzy jego odbiła się zgroza i niedowierzanie.

Gdy myśli przestały napływać, rzeźnik pierwszy ocknął się z transu.

— O raju! — zawołał. — To mi sposób przesyłania wiadomości. Lepsze od telewizji.

Gospodyni chwyciła swoje mięso z lady.

— Tylko o tym pan myśli? — zapytała z oburzeniem. — To okropne, co ci barbarzyńcy na Grismet robią z tymi... z tymi ludźmi. Dlaczego nie mówiono nam, że to ludzie?

Wyszła szybko ze sklepu, niepewna jeszcze co zrobi, ale wiedząc, że musi coś przedsięwziąć.

A statku Hall z wysiłkiem zmusił się do tego, żeby przerwać obwód i zamknąć drzwiczki w podłodze. Potem wrócił do celi i zatrzasnął za sobą drzwi. Spełnił swoją misję. Wyniki jej zależały teraz od ludzi.

ORDAN opuścił statek natychmiast po wylądowaniu i wziął śmigłowiec do budynku agencji. Pragnął być już czym prędzej po rozmowie ze swoim szefem.

Młoda sekretarka spojrzała na niego ozięble i zaprowadziła go od razu do gabinetu zwierzchnika. Szef stał przed mapą Galaktyki, ręce miał w kieszeniach, oczy jego połyskiwały lodowatym błękitem.

— Słyszałem już o panu — oznajmił zamiast powitania.

Jordan usiadł. Dygotał wewnętrznie, ale starał się tego nie okazywać.

— Spodziewałem się tego — odparł i dodał po ułamku sekundy — panie naczelniku.

— Przede wszystkim chciałbym wiedzieć, jak ten robot zdołał wyłamać drzwi celi i dobrać się do źródła energii na statku?

— Nie wyłamał wcale drzwi — rzekł wolno Jordan. — To ja go wypuściłem.

— Rozumiem — rzekł szef kiwając głową. — Pan go wypuścił. Rozumiem. Bez wątpienia miał pan swoje powody.

— Owszem, miałem. Panie naczelniku... — Jordan chciał wszystko wytłumaczyć, ale nie potrafił dobrać właściwych słów. Gdyby słowa robotów dotarły na Grismet, wszystko byłoby zupełnie inaczej i nie potrzeba byłoby nic wyjaśnić. Ale nie dotarły, on zaś nie potrafił opowiedzieć temu oziębłemu starszemu panu, czego dowiedział się o robotach i o ich ludzkich cechach. — Postąpiłem tak, bo nie mogłem postąpić inaczej.

— Rozumiem — rzekł szef. — Postąpił pan tak, bo pan ma serce.

Pochylił się nagle do przodu i oparł ręce na blacie biurka.

— Bardzo to pięknie, jeżeli człowiek ma serce i okazuje komuś współczucie. Jeżeli go nie ma, nic nie jest wart. Ale — i mówiąc to pogroził Jordanowi palcem — taki człowiek musi okazywać współczucie na własny koszt, nie na koszt agencji. Czy pan to rozumie?

— Bez wątpienia — odparł Jordan — ale źle mnie pan sądzi, jeżeli myśli pan, że przyszedłem tu po to, żeby się usprawiedliwiać albo prosić o przebaczenie. A teraz, jeżeli pan naczelnik będzie łaskaw szybko mnie wylać, to pójdę do domu na kolację.

Szef przyglądał mu się długo.

— Nie zależy panu na pracy w agencji? — zapytał spokojnie.

— Pewno, że mi zależy — odrzekł Jordan tonem niemal opryskliwym. — Przez całe życie marzyłem o takiej pracy. Ale, jak pan sam powiedział, to co zrobiłem, zrobiłem na własny koszt. Panie naczelniku, przecież ta cała ceremonia nie jest miła ani dla mnie ani dla pana. Niechże mnie pan prędzej wyleje i pozwoli mi iść do domu. Więzień jest zamknięty na statku i nie wydostanie się stamtąd.

Zamiast odpowiedzi szef rzucił mu stelogram. Jordan spojrzał na pierwsze słowa i przekonał się, że stelogram pochodzi ze Sztabu Głównego Galaktyki, znajdującego się na Ziemi. Nie czytając odłożył go na biurko.

— Wiem, że nawarzyłem piwa. Nie potrzeba mi tego mówić.

— Niechże pan przeczyta — rzucił niecierpliwie szef.

Jordan wziął znowu stelogram i zaczął czytać: „Do kapitana Lawrence'a, Agencja Detektywów Macrae, Grismet.

Nadawca: Prantal Aminopterin, Delegat Kasjopei, Prezes Komitetu Pokoju. Na Grismet, Senat Galaktyki.

Treść: Zawiadamiam niniejszym, że komitet 17 głosami przeciw O postanowił uchylić swój rozkaz z 18 stycznia 2214 roku w sprawie robotów z permalium pozostałych na Grismet.

Komitet nakazuje panu uwolnienie wszystkich robotów i umieszczenie ich na razie w jakimś bezpiecznym miejscu, gdzie będzie im zapewnione humanitarne traktowanie.

W przyszłym miesiącu Komitet przybędzie na planetę Grismet, aby rozstrzygnąć, gdzie roboty mają się osiedlić na stałe."

Serce Jordana wezbrało wzruszeniem.

— Udało się — powiedział. — Zmienili zdanie. Teraz nawet dymisja już mnie nie martwi.

Odłożył papier na biurko i wstał.

Szef uśmiechnął się. Wyglądało to jak by słońce przedarło się nagle przez chmury i oświetliło lodowiec arktyczny.

— Dymisja? Kto panu daje dymisję? Prędzej bym uciął sobie prawą rękę.

Sięgnął do szuflady biurka, wyciągnął butelkę starej ziemskiej whisky i dwie szklaneczki. Nalał płynu do obydwóch szklaneczek i podał jedną Jordanowi.

— Lubię ludzi, którzy mają serce, a jeżeli w dodatku uchodzi im to na sucho, to tym lepiej. A panu właśnie uszło na sucho.

Usiadł i pociągnął łyk whisky. Jordan stał ze szklaneczką w ręce, nie wiedząc, co ma robić.

— Siadaj, synku — powiedział starszy pan.

— Siadaj i opowiedz mi o swoich przygodach na Ziemi.

Jordan usiadł i łyknął spory haust złotawego płynu.

— A więc, panie naczelniku — zaczął — przybyłem na Ziemię o godzinie drugiej czterdzieści...

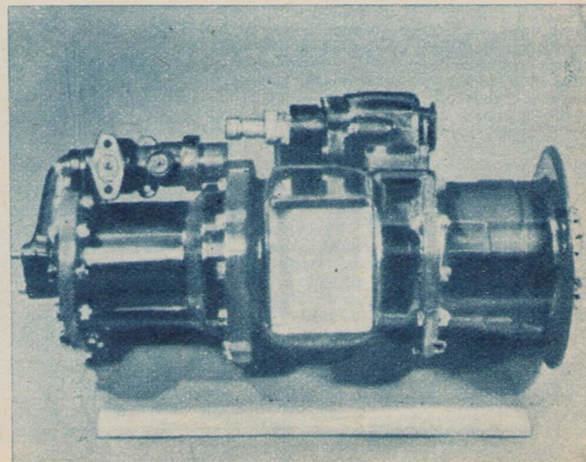
KONIEC

ROZRUCH ODRZUTOWCÓW... PARĄ WODNĄ

Przy rozruchu silnika turboodrzutowego ważną rzeczą jest możliwie szybkie osiągnięcie przez sprężarkę silnika prędkości obrotowej rzędu kilku tysięcy obrotów na minutę. Umożliwia to zapłon i rozpoczęcie ciągłej pracy przez silnik.

Do rozpędzania wału sprężarki używano początkowo specjalnych wysokoobrotowych silników tłokowych zabudowanych na stałe na samolocie (ten sposób był zastosowany np. na samolotach Jak-17). Następnie powszechne zastosowanie znalazł rozruch za pomocą silnika elektrycznego dużej mocy stanowiącego jedną całość z silnikiem odrzutowym. Sposób ten, mimo że znacznie wygodniejszy i lżejszy od poprzedniego, wymaga jednak dużych ilości energii elektrycznej.

Ostatnio wprowadzono dla silników turboodrzutowych nowy typ rozrusznika parowego o dużej sprawności. Jest on bardzo mały, co pozwala na zabudowę jego w przedniej części każdego silnika. Rozrusznik parowy przedstawiony na zdjęciu składa się ze zbiornika mieszczącego płynny wodorotlenek wodoru, małej turbinki parowej i planetarnego reduktora obrotów, obniżającego w stosunku 16:1 obroty wału turbinki. Długość rozrusznika wynosi 39 cm, średnica 15 cm, całkowity ciężar 20 kG. Praca urządzenia przebiega następująco: wodorotlenek wodoru zmagazynowany w zbiorniku ciśnieniowym rozkłada się w temperaturze 600° C pod wpływem katalizatora na przegrzaną parę wodną i czysty tlen, które wydostają się na łopatki jednostopniowej turbinki, oddając jej swoją energię. Turbinka bardzo szybko osiąga maksymalną prędkość obrotową dochodzącą do 70 000 obr/min i poprzez przekładnię napędza wał sprężarki silnika turboodrzutowego. Para wodna i tlen po rozprężeniu w turbince przepływają kanałami do sprężarki i tam mieszają się z powietrzem wpadającym do silnika. (Za)



ZAGŁADA Luftwaffe

B. KASSNER **(7)**

Generał bezradnie rozłożył ręce.

— Wyznaczyłem specjalną komisję dla zbadania autentyczności meldunków o stratach nieprzyjaciela w sprzęcie, ale i ona do niczego dojść nie może. Istnieje pewnik, że co najmniej jedna trzecia zestrzeleń podana została fałszywie. Ile zaś jest prawdziwych — nie wie nikt. Stwierdzono w niektórych wypadkach, że dowódcy grup i eskadr przypisywali sobie zestrzelenia swych podwładnych...

— Stąd też te setki zwycięstw — wściekle przerwał Göring. — Odznaczaliśmy więc rycerskimi krzyżami kłamców.

— Tego powiedzieć nie można — usiłował tłumaczyć Jeschonnek. — Zwykle jednak świadectwa o zwycięstwach powietrznych pochodzą tylko od tego, kto je uzyskał.

— A kto je potwierdza? Czy są na to jacyś świadkowie? — nerwowo rzucał Göring.

— Potwierdza je pilot towarzyszący.

— Oczywiście — zawołał marszałek. — Stąd te piętnaście tysięcy zestrzelonych duchów.

— Operuję ścisłymi danymi, przekazanymi przez sztaby flot — sucho oświadczył Jeschonnek. — Dla przykładu podam meldunki 2 floty. Do 30 listopada zniszczyła 6 670 samolotów, 1 900 czołgów, 1 950 dział...

— Dość — przerwał Göring. — Każdy Niemiec może o tym przeczytać w pierwszej lepszej gazecie. I rzeczywiście. Widzę, że o materiały dla führera trzeba będzie poprosić Ministerstwo Propagandy.

11 grudnia Hitler podczas mowy w Reichstagu podał między innymi, że liczba zniszczonych i zdobytych samolotów radzieckich wynosiła od początku wojny 17 322. Göring, siedząc w fotelu przewodniczącego hitlerowskiego parlamentu, z trudnością powstrzymywał uśmiech. Liczbę, tak zadziwiająco dokładną, spreparowano na podstawie oficjalnych komunikatów dowództwa Wehrmachtu, ogłaszanych codziennie w radio i gazetach, a uprzednio opracowywanych przez specjalistów Goebbelsa.

Dwa dni przed tym, w Wolfschanze, głównej kwaterze Hitlera w Kętrzynie, doszło do sprzeczki między Halderem i kilkoma innymi generałami wojsk lądowych, a Göringiem. Halder stwierdził, że w bitwie o Moskwę Luftwaffe zawiodła na całej linii, a to według niego było jedyną z przyczyn zahamowania natarcia. Göring odpowiedział ostro, że wyprasza sobie szkalowanie „najlepszego lotnictwa świata". Wtedy wmieszał się do wymiany zdań sam Hitler.

— Göring, nie chcę przypominać, że bitwa o Anglię była pańską prywatną wojną. Zezwoliłem na nią. Ale nie zezwalam, aby Luftwaffe była pańską prywatną armią. Tutaj musiano skoncentrować się na jednym: jak najszybszym wyrąbywaniu drogi w Rosji wojskom lądowym, które zakończą wojnę. To jest jej główne zadanie. Jeśli go nie wykona, nie będzie warta tego, aby być samodzielnym członem Wehrmachtu. Do tej pory nie widzę sukcesów. Czerwone lotnictwo miało być zupełnie rozgromione. Cóż ma więc znaczyć ten meldunek z rejonu Tychwina: „...Bolszewicy rzucili wczoraj do walki duże ugrupowania samolotów wszystkich typów". Gorzej, że to samo dzieje się od 6 grudnia pod Moskwą, pan rozumie: p o d M o s k w ą, właśnie tam, gdzie ugodzić mam Rosję w samo serce.

— Mein führer — odezwał się Göring. — Warunki rosyjskiej zimy nie zawsze pozwalają na używanie lotnictwa. Silniki odmawiają posłuszeństwa.

Halder skrzywił się ironicznie.

— Rozumiem, że w Rosji jest surowa zima, nie rozumiem jednak tego, że bolszewickie samoloty mogą latać w najgorszych nawet warunkach, natomiast niemieckie maszyny odmawiają posłuszeństwa — powiedział ostro. — W konsekwencji nasz żołnierz zaczyna się teraz kryć przed każdym samolotem. Nie będę dodawał, jakie to przynosi i może jeszcze przynieść skutki, w każdym razie oświadczam, że wojska lądowe mają prawo oczekiwać pomocy od wojsk lotniczych nie w takiej formie jak obecnie.

Göring spurpurowiał. Trzęsącymi się rękami przerzucał leżące na stole kartki. Kilka razy otwierał usta, chcąc odezwać się, lecz wściekłość odebrała mu zdolność mówienia. Wystąpienie Haldera było jednym z wielu, na jakie pozwolili sobie w ostatnim czasie wobec Luftwaffe dowódcy wojsk lądowych. Bock na przykład potrafił bez żenady obrzucić Kesselringa wymysłami, Brauchitsch, wyjaśniając przed Hitlerem przyczyny niepowodzeń pod Moskwą, wymienił przede wszystkim brak należytej pomocy ze strony Luftwaffe. Głównodowodzący wojskami zgrupowania armii „Nord", feldmarszałek Ritter von Lebb, zjawiwszy się w głównej kwaterze, wyjaśnił na samym wstępie swej wizyty, że na dojście do Leningradu nie pozwalają mu między innymi kontrataki radzieckich samolotów, z którymi Luftwaffe nie umie sobie poradzić.

Rozmowa, którą Hitler nawiązał ze swym ulubieńcem gruppenführerem SS Heydrichem (nawiasem mówiąc, jednym z największych hitlerowskich katów), pozwoliła Göringowi uspokoić się. Gdy Heydrich opuścił salę, tak szybko jak się w niej zjawił, marszałek zabrał głos. Przypomniawszy pokrótce zwycięstwa Luftwaffe na wszystkich frontach, oświadczył nieoczekiwanie, że na pewne zmniejszenie się jej siły uderzeniowej wpłynęło postępowanie generała Udeta, szefa wyposażenia lotnictwa, który nie potrafił ująć w karby konkurujących ze sobą zakładów przemysłowych. Gdy marszałek począł wyjaśniać, na czym polegały spory Heinkla z Koppenbergiem, generalnym dyrektorem zakładów Junkersa, Hitler przerwał mu:

— Göring, niech pan da spokój. Udet nie żyje już, nie da więc świadectwa pana słowom, a poza tym pan sam jest moim pełnomocnikiem gospodarczym i pan sam mógłby już dawno załatwić wszystkie niegodne Niemiec kłótnie. Żądam od pana jednego: Luftwaffe musi stać się na powrót absolutnym panem powietrza nad Rosją. Marszowi naszych wojsk nie śmie przeszkodzić ani jeden wrogi samolot. To niech pan sobie zapamięta.

— Jawohl, mein führer! — na taką tylko odpowiedź zdobył się tym razem Göring. Dyskusja była zamknięta. Nie pozostawało mu teraz nic innego, jak przekazać odpowiednie polecenia do sztabu polowego Luftwaffe w Gołdapie, gdzie rezydował Jeschonnek, kazał więc adiutantowi połączyć się natychmiast z „Robinsonem", którym to kryptonimem określano ów sztab.

Telefoniczna rozmowa musiała nie wystarczyć Göringowi, jeszcze bowiem tego samego dnia zjawili się u niego Jeschonnek i Milch. Z najnowszych sprawozdań wynikało — jak referował szef sztabu — że lotnictwo radzieckie nieoczekiwanie wzmogło działalność w rejonach wszystkich trzech flot, także więc na północy i południu. Zaopatrywanie przez Rosjan Leningradu drogą powietrzną, mimo wysiłków jednostek myśliwskich generała Kellera, trwało nieprzerwanie.

— Interesuje mnie głównie Moskwa — przerwał Göring. — Jak aktualnie przedstawia się stosunek sił w powietrzu w tym rejonie?

— Druga flota powietrzna poniosła szczególnie ciężkie straty — usłyszał z ust Jeschonnka.

— Wiem o tym. Iloma maszynami tam dysponujemy?

— Jest ich około siedmiuset.

— A więc mamy jeszcze przewagę! — ucieszył się Göring. — Po uzupełnieniach uzyskamy znów pełne panowanie w powietrzu.

— Nie jestem tego pewien. — Jeschonnek był lekko zdenerwowany. — Według oddziału Ic bolszewicy mogą rzucić do walki na froncie zgrupowania „Mitte" ponad tysiąc samolotów, i to w większości nowych typów.

— Jakich nowych typów? — zawołał Göring. — Angielskich?

— Nie, herr reichsmarschall. Nowych typów sowieckich Ił-2, Jak-1, MiG-3, Łagg-3 — wyliczał generał. — Pan zna je już zresztą z meldunków, to zupełnie niezłe maszyny.

Zapanowała cisza.

— Milch! — odezwał się wreszcie Göring. — Pojedzie pan sam na inspekcję frontu. Pan, Jeschonnek, zajmie się natychmiast uzupełnieniami z Niemiec, z Bałkanów, z Francji, skąd panu się tylko uda. Proszę wezwać do „Robinsona" dowódców flot i ich szefów sztabów. Wydaje mi się, że znaleźliśmy się w sytuacji, której pan, Jeschonnek, nie potrafi przewidzieć...

Po zakończeniu odprawy, w ścisłym gronie oficerów sztabu potoczyła się rozmowa takiej mniej więcej treści.

— Zdaje się, że Hermann znów szuka kozła ofiarnego — rzekł pewien siwowłosy pułkownik, który znał doskonale stosunki w głównym sztabie lotnictwa.

— To jest więcej niż pewne — poparł go inny. — Udet odszedł, gdyż ktoś musiał przecież zapłacić za to, że Luftwaffe ugrzęzła w Rosji. Jeśli sytuacja pogorszy się...

Oficer nie dokończył, lecz każdy z obecnych domyślał się dobrze, co miał na języku.

Generaloberst Udet, szef zaopatrzenia Luftwaffe, popełnił 17 listopada 1941 roku samobójstwo w swym własnym mieszkaniu w Berlinie. Na temat jego śmierci snuto najprzeróżniejsze domysły, faktem było jednak, że Göring złożył na niego całkowitą winę za złe wyekwipowanie lotnictwa. Udet nie miał rzeczywiście czystych rąk, nieraz wiązał się z przedsiębiorstwami lotniczymi przy niewyraźnych transakcjach i mogło to mieć wpływ na jakość sprzętu, lecz nie on ponosił winę za porażki w Związku Radzieckim. Udet był bliskim przyjacielem Göringa jeszcze z czasów pierwszej wojny światowej. Przyjaźń odrodziła się na nowo z chwilą narodzin Luftwaffe, umacniała się poprzez łatwe zwycięstwa w Polsce i Francji. Psuć się zaczęła z powodu niepomyślnego przebiegu Bitwy o Anglię. Göring musiał mieć tarczę ochronną. W obliczu moskiewskiej klęski, gdy rozwścieczony Hitler szukał ofiar wśród najwyższych dostojników wojskowych, Göring i Milch chroniąc samych siebie obsypali Udeta dziesiątkami zarzutów. Nie ulegało wątpliwości, że moralnym sprawcą zgonu generała był marszałek, co zresztą nie przeszkodziło mu wziąć udziału w uroczystym pogrzebie Udeta.

Mniej więcej w połowie grudnia 1941 roku temat Udeta poruszyli dwaj panowie, siedzący w dużym gabinecie w budynku Abwehry przy Tirpitzufer w Berlinie. Jednym z nich był admirał Canaris, szef Abwehry, drugim generał Oster, szef wydziału centralnego tejże instytucji.

— Czy pan nie zauważył — rzekł Canaris — jak dziwną śmiercią giną niekiedy ludzie bliscy Göringowi? Pamięta pan generała Wevera?

— Ależ oczywiście. Pierwszy szef sztabu Luftwaffe. Zginął w czerwcu 1936 roku w wypadku lotniczym.

— Tak, bardzo ciekawe. Waver wystartował na samolocie z zablokowanymi sterami. Runął na ziemię jeszcze nad lotniskiem, natomiast Udet, zankomity pilot w przeciwieństwie do Wavera, zginął w mieszkaniu. O ile ze sprawą Wavera zetknąłem się przypadkowo, o tyle nieprzypadkowo zainteresowałem się śmiercią Udeta. Jak panu wiadomo, znaleziono go w domu nieżywego już, z coltem w ręku. Naturalnie, zawiadomiono natychmiast Göringa, który bez wahania polecił rozgłosić, że Udet zmarł na atak serca. Sprzeciwił się temu Goebbels, który uważał, że nawet czyjś tragiczny zgon może być użyty do celów propagandowych. Göring więc kazał wycofać wiadomość o ataku serca, a zamiast niej podać, że Udet zginął podczas prób z nową tajną bronią. Mniejsza o to. Ważniejsze wydaje mi się nadzwyczaj szybkie działanie naszych przyjaciół z Sicherheitsdienstu. Niech pan sobie wyobrazi, że na miejscu wypadku znaleźli się w pięć minut po znalezieniu Udeta nieżywego.

— Zdolność przewidywania jest wielką zaletą — stwierdził Oster z uśmiechem.

— Niewątpliwie. Według meldunków agentów SD, który miałem przyjemność przeczytać wbrew ich woli, śmierć nastąpiła wskutek samobójczego strzału oddanego w delirium. Aż do późnej nocy Udet celebrował z przyjaciółmi małą pijacką orgię, a potem wypił jeszcze sam butelkę koniaku, którą znaleziono później na biurku. W meldunku SD jest wiele jeszcze szczegółów, ale wiem, że pominięto dwa. Pierwszy, to brak jakiejkolwiek wzmianki o rozmowie Udeta z Göringiem. Drugi brakujący szczegół dotyczy pocisku, który uśmiercił generała. Otóż nie pochodził on z rewolweru Udeta.

Na twarzy Ostera znów pojawił się zimny uśmieszek.

— Jak się więc okazuje, był to rzeczywiście nowy rodzaj tajnej broni... — powiedział. — Czy jednak sądzi pan, że w ten sam sposób zginął Mölders?

Generał miał tu na myśli niemieckiego asa, generała lotnictwa myśliwskiego, który według oficjalnych komunikatów zginął 22 listopada w katastrofie lotniczej, lecąc z Krymu do Berlina.

— Raczej nie — odparł Canaris. — Göring nie lubi się powtarzać. Myślę, że Mölders został po prostu zestrzelony przez Rosjan. Ale, widzi pan, jeśli radzieckie lotnictwo przestało już oficjalnie istnieć, nie mógł największy nasz lotnik zginąć na froncie...



„Co robić z tą Moskwą?" — zastanawia się Kesselring — teoretycznie Rosjanie nie powinni już istnieć w powietrzu.

*

— Pilny telefon ze sztabu floty — zameldował adiutant.

Generał Fiebig, dowódca VIII korpusu lotniczego, podszedł do aparatu bezpośredniej łączności ze sztabem 4 floty lotniczej, w której ramach działał jego korpus. W słuchawce odezwał się po kilkunastu minutach głos samego Richthofena.

— Fiebig, obejmie pan natychmiast kierownictwo powietrznego zaopatrzenia VI armii. Generał Carganico przekaże panu wszystko...

— Ależ... — rozpoczął zaskoczony Fiebig.

— Żadne „ależ" — uciął Richthofen. — Rozkaz marszałka Rzeszy. Mamy dziś 30 listopada. Od jutra rana most powietrzny ma działać nieprzerwanie. Marszałek przyrzekł führerowi co najmniej 300 ton dziennie dla Stalingradu i od tej chwili pan ma w swych rękach honor marszałka i całej Luftwaffe...

Dowódca floty mówił, Fiebig zaś słuchał i już nie przerywał. Tylko patrzący na generała adiutant widział, jak twarz Fiebiga coraz bardziej bladła. Richthofen, odkąd został dowódcą 4 floty, dał się mocno we znaki swym podwładnym. Dowódcy i szefowie sztabów podległych mu trzech korpusów — I, IV i VIII — zaliczali spotkania i rozmowy z nim do najbardziej nieprzyjemnych wydarzeń.

Generał Fiebig otrzymał nadzwyczajne zadanie, od którego realizacji zależał, zdaniem Hitlera, dalszy rozwój wypadków w rejonie Stalingradu. 19 listopada 1942 roku armie radzieckie dowodzone przez generałów Watutina i Rokossowskiego uderzyły z północy w kierunku Kałacza, znajdującego się na tyłach ugrupowania niemieckiego w Stalingradzie. Następnego dnia, 20 listopada, ruszyły z południa w tym samym kierunku potężne oddziały Frontu Stalingradzkiego, dowodzone przez generała Jeremienkę. Wojskami lotniczymi frontów dowodzili generałowie Chriukin, Rudenko i Krasowski.

Front hitlerowski został przełamany błyskawicznie. Wprost błyskawiczny był także radziecki marsz. 23 listopada kleszcze południowe i północne zwarły się. 22 dywizje niemieckie działające w rejonie Stalingradu, o liczebności 330 000 ludzi, zostały całkowicie okrążone.

Rankiem 24 listopada w głównej kwaterze Hitlera w Wolfschanze odbyła się odprawa z udziałem najwyższych osobistości wojskowych. Przed Hitlerem leżała depesza dowódcy odciętej 6 armii, generała Paulusa, w której prosił o zezwolenie na przebicie się do głównych sił niemieckich. Po ożywionej, nierzadko ostrej wymianie zdań, zdecydowano jednak pozostawienie wojsk Paulusa na miejscu. Wycofanie się ze Stalingradu było dla Hitlera równoznaczne z najgorszą klęską. Przewidziano więc zgromadzenie odpowiednich sił dla przeciwuderzenia i uwolnienia okrążonego zgrupowania. Do tego czasu miało ono być zaopatrywane drogą powietrzną przez Luftwaffe. (cdn)

Piloci radzieckiego północnego lotnictwa morskiego trzepali porządnie skórę 5 flocie Kammhubera.





KRONIKA LOTNICTWA SPORTOWEGO

AEROKLUBY INFORMUJĄ O SWEJ PRACY W 1958 R.

KATOWICE

Aeroklub Śląski posiada 7 modelarni lotniczych. W roku ubiegłym przeszkolono 128 modelarzy do klasy I. Grupa wyczynowa składa się z 37 modelarzy. Odznak modelarskich zdobyto: 26 III klasy, 13 II klasy oraz 2 odznaki z wieńcem brązowym i 2 ze srebrnym. Aeroklub zorganizował zawody ku czci Żwirki i Wigury, w których udział wzięło 78 zawodników w tym 18 zawodników z Ostrawy. Największy sukces modelarze nasi odnieśli w Mistrzostwach Polski Modeli Latających na uwięzi w Szczecinie, gdzie zdobyli mistrzostwo Polski zespołowo i indywidualnie.

Sekcja spadochronowa wykonała ogółem 8 700 skoków z wieży i 323 z samolotu.

Szybownicy wykonali ogółem 2 464 starty i wylatali 850 h 30′. Przelotów szybowcowych wykonano 39 o łącznej długości 4 029 km, w tym 6 przelotów docelowo-powrotnych, 7 docelowych i 26 otwartych. Srebrnych odznak szybowcowych uzyskano 10, z tego 7 w aeroklubie i 3 w szkołach szybowcowych. Na terenie aeroklubu zorganizowano „Całoroczne Zawody Szybowcowe Aeroklubu Śląskiego" z odrębną punktacją dla pilotów III klasy oraz I i II klasy. W punktacji ogólnej dla pilotów I i II klasy pierwsze miejsce zajął inż. Edward Makula. Wśród pilotów klasy III pierwsze miejsce zdobył Franciszek Czech.

Piloci sekcji samolotowej wykonali 3 076 lotów w czasie 815 h 37′.

Omawiając wyniki pracy roku 1958 niesposób pominąć najmłodszej naszej sekcji balonowej. Powstała ona w drugim półroczu 1958 r. i już może się wykazać pewnymi osiągnięciami. Dzięki wydatnej pomocy Wydziału Balonowego i Dyrekcji APRL przeprowadzono w Katowicach trzy udane starty propagandowo-szkoleniowe, które w zupełności osiągnęły zamierzone cele. Sekcja liczy w tej chwili 40 zdecydowanych i zagorzałych zwolenników odradzającego się obecnie atrakcyjnego niegdyś sportu balonowego.

W roku 1958 założono na terenie działalności naszego aeroklubu 8 nowych kół lotniczych skupiających 347 członków. Należy zaznaczyć, że obecnie aeroklub zrzesza 22 koła lotnicze z ogólną ilością 1 872 członków.

GLIWICE

Aeroklub Gliwicki w roku 1958 przeprowadził szkolenie i trening pilotów szybowcowych i samolotowych oraz skoczków spadochronowych. Osiągnięte wyniki wskazują na to, że aeroklub nasz wykonał w pełni nałożone zadania.

Sekcja szybowcowa wylatała 2 591 km (w tym 22 przeloty otwarte i 4 docelowe) w łącznym czasie 794 h 03′ i uzyskała 10 srebrnych odznak. Poza tym przeprowadzono obóz skoszarowany.

Sekcja spadochronowa wykonała ogółem 518 skoków z samolotu. Przeprowadzono również szkolenie z wieży.

W szkoleniu modelarskim Aeroklub Gliwicki osiągnął następujące wyniki: zdobyto 39 odznak III klasy i 21 II klasy oraz wyszkolono 185 modelarzy w III klasie, 66 w II i 32 w I klasie. Wyszkolono również 2-ch instruktorów modelarstwa.

Aeroklub nasz osiągnął także kilka dobrych wyników sportowych, jak uzyskanie tytułu spadochronowej wicemistrzyni świata przez Annę Franke i tytułu samolotowego mistrza Polski przez Zbigniewa Rawicza. Należy stwierdzić, że Aeroklub Gliwicki w 1958 r. zrobił bardzo duży krok w ogólnym swoim rozwoju i wszystkie nałożone nań zadania wykonał z dużą nadwyżką.

OLSZTYN

Rok 1958 charakteryzował się wzmożoną działalnością Aeroklubu Warmińsko-Mazurskiego na wszystkich odcinkach szkolenia lotniczego, propagandy i szkolenia modelarskiego. Niemniej ważną rzeczą, którą należało uporządkować, a z którą uporano się ostatecznie dopiero w styczniu br. były sprawy odpowiedniego doboru kadry instruktorskiej. Mimo to osiągnęliśmy następujące wyniki:

Sekcja samolotowa wylatała ogółem 882 h.

Sekcja szybowcowa przeleciała 3 958 km, w łącznym czasie 498 h. Zdobyto 8 odznak srebrnych. Przeprowadzono jeden kurs skoszarowany, który ukończyło 26 pilotów.

Sekcja spadochronowa wykonała ogółem 429 skoków z samolotu i 3 237 z wieży. Szkolenie spadochronowe prowadzone było także na kursie skoszarowanym na lotnisku Gryźliny.

Sekcja modelarska, przy posiadanych 2 modelarniach, wyszkoliła 110 modelarzy do kl. III, 18 do kl. II i 9 do kl. I. W ramach wyczynu modelarskiego zdobyto 30 odznak III kl. i 10 odznak II kl., 2 nowe modelarnie. Z początkiem roku szkolnego 1958/59 zorganizowano 2 nowe modelarnie, w których szkoli się 60 chłopców i 21 dziewcząt. Na ukończeniu są przygotowania do uruchomienia dalszych 2 modelarni przy szkołach.

W ciągu ubiegłego roku zorganizowano 13 kół lotniczych przeważnie w szkołach ogólnokształcących i zawodowych.

J. L.

ZIMOWE ZAWODY ZABRZAŃSKICH MODELARZY

Ostatnio cały Śląsk obchodził uroczyście rocznicę wyzwolenia swoich miast. Również modelarze z Zabrza, by uczcić 14 rocznicę wyzwolenia Zabrza zorganizowali Zimowe Zawody Modeli Latających. Na początku lutego br. na „Górach Biskupicko-Piaskowych" w Zabrzu rozegrano ciekawe zawody modeli latających. Pogoda była początkowo zadowalająca, dopiero przy 4—5 kolejnych startach dokucza modelarzom drobna śnieżyca. Do zawodów staje 28 zawodników z modelami Jaskółka-bis w klasie A1 i A2. Start rozłożono na pagórku wysokości około 15 m. Rozpoczyna się start, sekundy wydają się minutami. Każdy z napięciem śledzi powolne opadanie i łagodne lądowanie modelu w dolinie.

Wyniki zawodów zorganizowanych przez Ośrodek Modelarstwa Lotniczego Aeroklubu Gliwickiego w Zabrzu wypadają pomyślnie. W klasie Jaskółka-bis zwyciężą Józef Wagner przed Joachimem Markiem i Piotrem Ganem. W klasie A1 Norbert Kaszuba przed Marcinem Ziomoncu i Henrykiem Wagnerem. W klasie A2 zwyciężcą jest Joachim Styke.

Helmut Rolle.

PIOTRKOWIANIE TEŻ BĘDĄ LATALI

13 maja 1958 roku w Piotrkowie, z inicjatywy grupy miłośników lotnictwa, powstał Społeczny Komitet Budowy Lotniska Sportowo-Sanitarnego. W skład komitetu weszli byli działacze Ligi Lotniczej, piloci oraz kierownicy niektórych miejscowych zakładów produkcyjnych. Komitet z chwilą powstania przystąpił do zbierania funduszy na budowę hangaru i wykonania prac agrotechnicznych na terenie lotniska. Akcją tą zostały objęte wszystkie zakłady i spółdzielnie na terenie miasta i powiatu piotrkowskiego. Komitet zorganizował również, przy ścisłej współpracy z Aeroklubem Łódzkim, pokazy lotnicze w Piotrkowie i powiecie. Rezultatem przeprowadzonej akcji jest około 40 000 zł.

Posiadane pieniądze są przysłowiową kroplą w morzu i dlatego komitet przystąpił do zbierania funduszów różnymi sposobami. Między innymi zwrócono się do wszystkich aeroklubów o zakupienie jednej 100-złotowej cegiełki. Jeśli wszystkie aerokluby potraktują tę akcję tak jak uczyniły to Bielsko-Bialski, Lubelski, Opolski, Szczeciński i Stalowowolski, to Komitet Budowy Lotniska w Piotrkowie będzie w stanie pokryć tymi dotacjami sporządzenie dokumentacji hangaru. Komitet nawiązał również kontakt z Aeroklubem Grudziądzkim, dzięki któremu zostanie przyśpieszona i taniej wykonana dokumentacja naszych inwestycji.

Komitet Budowy Lotniska w Piotrkowie Trybunalskim serdecznie dziękuje wszystkim aeroklubom, które dołożyły cegiełkę pod fundamenty naszego hangaru.

Kur. Wod.

O OBOZIE WYPOCZYNKOWYM SŁÓW KILKA



W drodze ze Szrenicy na Śnieżne Kotły.

W dniu 9 lutego br. zakończył się obóz kondycyjno-wypoczynkowy latającego personelu zawodowego aeroklubów regionalnych i ośrodków lotniczych. Trzeba przyznać, że kierownik obozu Zygmunt Rychter przy pomocy rady obozowej zrobił wszystko, aby cel obozu (zapewnienie fizycznego i psychicznego odpoczynku jego uczestnikom, został osiągnięty.

W tym też celu oprócz obowiązującego zasadniczego programu WF uprawiano zgodnie z zainteresowaniem uczestników sporty dopełniające: koszykówkę, siatkówkę, bilard, turystykę, pływanie i narciarstwo. Ta ostatnia sekcja ma szczególnie dużo do zawdzięczenia kierownikowi obozu, który umożliwił jej członkom pięciodniowy pobyt w wysokogórskim schronisku na „Szrenicy". Tam też doszło do wiekopomnego spotkania ośmiu pilotów i ośmiu marynarzy! Nastrój był wspaniały. Do tego półtorametrowa warstwa śniegu i niezapomniane widoki zimowe, które ostatnio stają się unikatem w naszym lotnictwie.

Niezbyt jednak szczęśliwie dobrana przez organizatorów miejscowość wczasowa ciążyła nad atmosferą tej pożytecznej imprezy, a zwłaszcza nad dziesięcioma jej uczestnikami, którzy przyjechali na obóz tramwajem! (dosłownie). Niemniej jednak całość upłynęła w miłej atmosferze. Na zakończenie zwycięzcy w poszczególnych dyscyplinach sportu otrzymali miłe upominki w czasie rozgrywania ostatniej konkurencji. Ostatnią konkurencją sportową, było „podbijanie" serc pięknych jeleniogórzanek, na bardzo przyjemnie i ze smakiem zorganizowanych wieczorkach pożegnalnych I-go i II-go turnusu.

A teraz o obozie:

- Najbardziej aktywną sekcją sportową była sekcja narciarska.
- Największą ofiarę „białemu szaleństwu" złożyła w postaci nieco rozbitej głowy Zofia Gadomska z Warszawy.
- Najlepszym narciarzem okazał się Rudolf Kopernok z Katowic.
- Największą przeszkodę terenową w postaci rosłego świerka pokonał w czasie slalomu narciarskiego autor.
- Najbardziej przystojną uczestniczką obozu była Urszula Śliwakowa z Inowrocławia.
- Najlepszym kawalarzem - gawędziarzem okazał się Tadeusz Kulpa.
- Najwięcej fasonu stracił w ostatnich latach Zdzisław Konik z Katowic.
- Najlepszym sportowcem, który wprawdzie w zwolnionym tempie, ale doskonale sobie radził z wspinaczką górską — był Antoni Matheus z Gdańska.
- Najlepszym bilardzistą wśród pilotów okazał się Zygmunt Redas z Warszawy.
- Najwięcej kontuzji „tylnych" dzięki nartom odniósł Roman Woszczerowicz.
- Najbardziej zdenerwowaną osobą na obozie był Szef Służby Zdrowia APRL, płk Jerzy Bibrich, któremu wciąż suszono głowę — dlaczego obóz jest w Jeleniej Górze, a nie w Zakopanem...
- Najserdeczniejsze podziękowania radzie obozowej: kol. kol. Płazińskiemu, Kulpie, Kwiatkowskiemu, Kolanowskiemu, Konikowi, Czepirskiemu oraz kierownikowi kpt. Rychterowi, za ich wysiłki w celu uprzyjemnienia nam życia, pozwoli sobie złożyć w imieniu uczestników autor powyższego.

Andrzej Koskowski



Solidaryzując się całkowicie z autorem artykułu pt. „Wczasy, a wczasy" (nr 3 „Skrzydlatej Polski" z 14 stycznia br.) prosimy stanowczo w przyszłości o wybór bardziej atrakcyjnego miejsca na obóz kondycyjny, niż to miało miejsce w roku bieżącym. Ponadto proponuje wybór co najmniej dwóch miejscowości, jednej dla „kawalerów" i „pseudo-kawalerów", a drugiej dla tych, którzy jednakże chcieliby chociaż 2 tygodnie spędzić z żoną lub dzieckiem, skoro już cały sezon od świtu do późnego wieczora pozbawieni są ich widoku, przebywając na lotniskach. APRL winien w końcu zrozumieć, że to żadne „uszczęśliwianie" dawać komuś 2 tygodnie wczasów poza urlopem, skoro niejednemu z nas w nawale szczerze i uczciwie pojętych obowiązków, trudno jest wybrać należny urlop taryfowy. Ostatecznie w zimie też się przecież w klubie pracuje.

Z. Z.

„SKRZYDLATA POLSKA" — TYGODNIK LOTNICZY ● WYD. WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE.

Redakcja: Warszawa 12, ul. Kazimierzowska 52. Tel. 40061-7, wewn. 21, 82, 85 (sekretarz red.). Red. nacz. 42410.

Redaguje Kolegium w składzie: JERZY R. KONIECZNY — redaktor naczelny, JERZY ZARĘBSKI — sekretarz redakcji, PAWEŁ ELSZTEIN, TADEUSZ MALINOWSKI, inż. JANUSZ WOJCIECHOWSKI.

Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: miesięcznie — 8 zł; kwartalnie — 24 zł; półrocznie — 48 zł; rocznie — 96 zł. Prenumeratę indywidualną przyjmują wszystkie urzędy pocztowe i listonosze. Prenumeratę na zagranicę przyjmuje PKWZ „Ruch" — Warszawa, ul. Wilcza 46, konto PKO I-6-100024 Warszawa. Cena prenumeraty na zagranicę jest o 40% droższa od ceny podanej wyżej. Prenumeratę należy wpłacać do 15 każdego miesiąca na następny. **Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła.** Rękopisów i ilustracji niezamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście w wymiarach do 50 cm² — zł 10,50 za 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Zbytu PP Wyd. Kom., Warszawa ul. Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Dom Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedziana.

NUMER PODPISANO DO DRUKU 12 MARCA 1959 R. Zam. 1328/C W-43

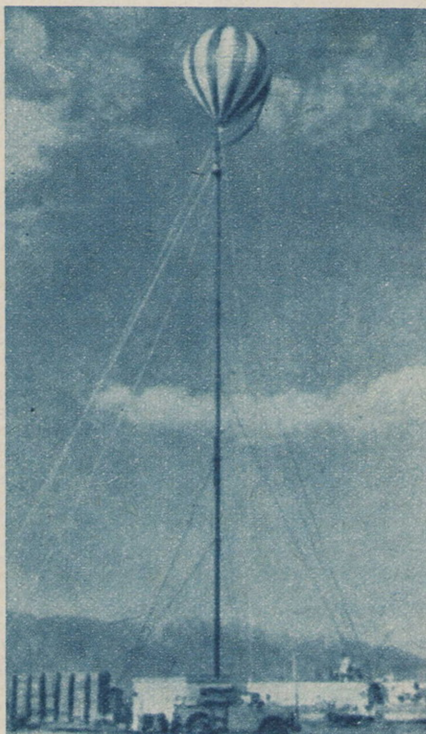


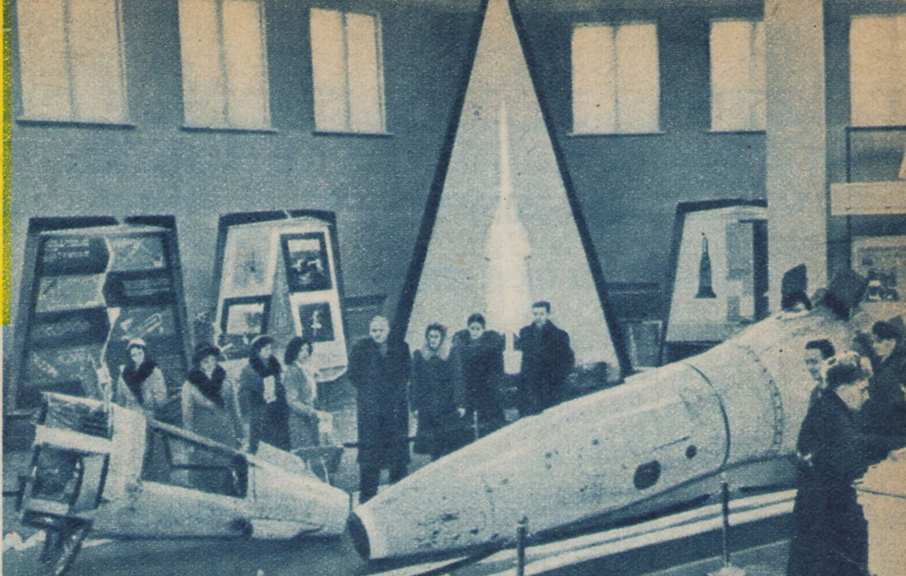
ODRZUTOWCEM PO ŚWIECIE

Balony też są potrzebne

Na 40-metrowym maszcie meteorologicznym w N. Meksyku zepsuł się wiatromierz. Do naprawy jego zastosowano duży balon meteorologiczny na uwięzi, który uniósł mechanika i w szybkim tempie uszkodzenie zostało usunięte. Obliczono iż reperacja przeprowadzona innym sposobem pochłonęłaby 300 roboczogodzin.







PRZEGLĄD OSIĄGNIĘĆ NAUKI W ZSRR

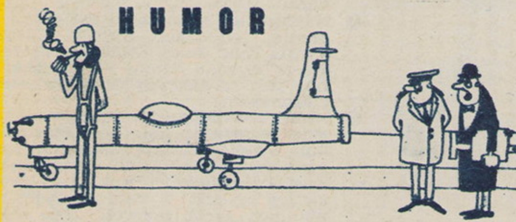
Z okazji wielkiej wystawy osiągnięć gospodarki narodowej ZSRR zorganizowanej w Moskwie, jeden z pawilonów przeznaczono na eksponaty służące nauce. Na zdjęciu — fragment pawilonu, gdzie demonstrowano oryginalne głowice rakiet meteorologicznych oraz modele wszystkich sputników i rakiet nośnych.

ROZBUDOWA PORTÓW LOTNICZYCH



W Tbilisi, stolicy Gruzji zbudowano nowy budynek portu lotniczego przystosowanego do obsługi znacznej ilości pasażerów. Na zdjęciu: Na pierwszym planie Tu-104, w tyle budynek portowy.

HUMOR

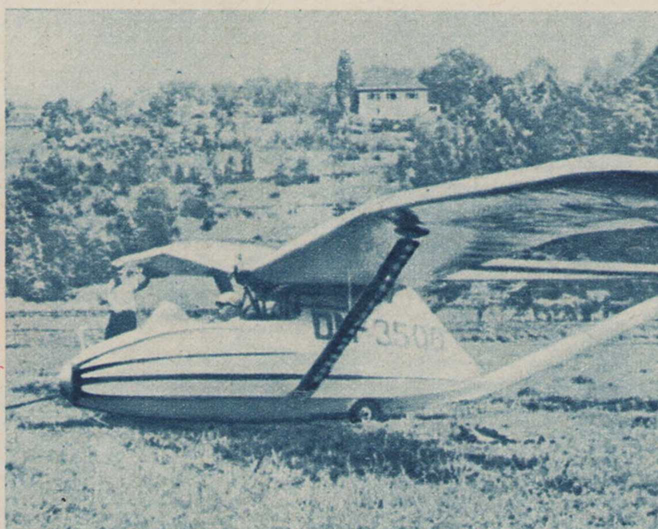


— To nasz najlepszy pilot doświadczalny, dzięki niemu udało się nam o połowę zmniejszyć przekrój kadłuba w najnowszym myśliwcu.

Rys. Marian Smoczyński

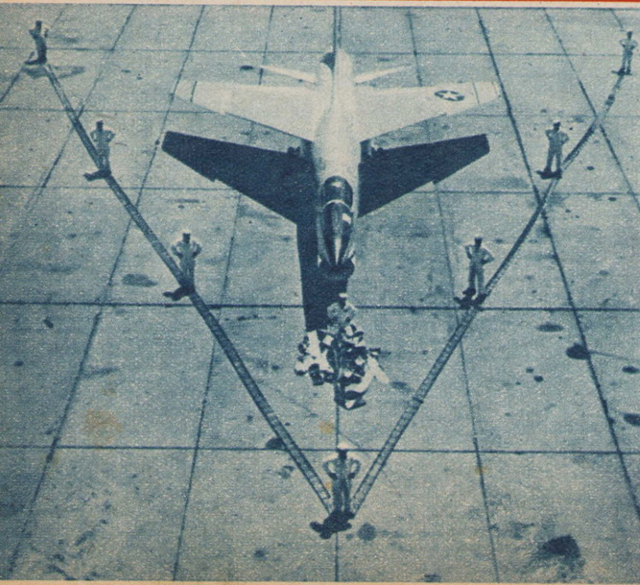
LA - 17 OBLATANY

Ciekawy motoszybowiec konstrukcji profesora Landmanna (NRD) oblatano niedawno w Dreźnie. LA-17 wyposażony jest w silnik pomocniczy o mocy 15 KM. Na zdjęciu: Start do lotu doświadczalnego.



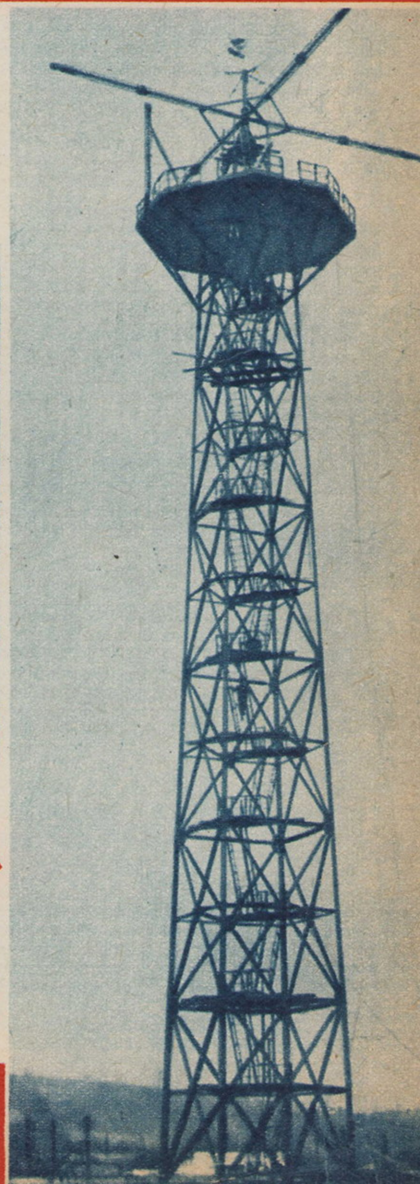
LOT ROZPOZNAWCZY

Major J. Glenn (USA) wykonał lot nad kontynentem amerykańskim na trasie Kalifornia — Nowy Jork (około 4 400 km) na samolocie „Crusader" lecąc z prędkością około 1 300 km/h. Podczas lotu, który jest nowym rekordem USA, sfotografowano całą trasę przy pomocy 6 aparatów fotograficznych zamontowanych w płatowcu. Na zdjęciu — samolot „Crusader", obok samolotu taśmy filmowe z wykonanymi zdjęciami rozpoznawczymi.



WIEŻA SPADOCHRONOWA

Do szkolenia skoczków spadochronowych stosowane są na Węgrzech oryginalne wieże konstrukcji metalowej o wysokości 40 m. Wieża zaopatrzona jest w cztery wysięgniki umożliwiające prowadzenie jednocześnie czterech skoków z szerokiego pomostu.



ZDJĘCIA: Repüles, Ogoniok, US-Inf. Service, Jugend und Technik, Popular Mechanics.